GONTOWA: ANALIZA PRAC BUDOWLANYCH, GÓRNICZYCH I TRANSPORTU

ODKRYWCA®

SKARBY • WOJNA • HISTORIA

NR 12 (239) GRUDZIEŃ 2018 CENA 14,70 ZŁ (W TYM VAT 5%) NAKŁAD 12 100

ME 109 G,
HEINKEL 111, IŁ-2, LIM-2

ZESTRZELENIA I KATASTROFY

TERENOWE I ARCHIWALNE POSZUKIWANIA 6 MASZYN

> CENNE ARTEFAKTY BOHATERÓW Z WESTERPLATTE WYDOBYTE!

> LEGENDARNE OSTRZE. JET PILOT'S SURVIVAL KNIFE

www.odkrywca.pl

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

SPIS TREŚCI

GRUDZIEŃ
2018

SAMOLOTY

4 RAPORT Z WYDOBYCIA MESSERSCHMITTA 109 G-2
WŁADIMIR W. CZERNYSZOW

8 HEINKEL 111 Z KOKOSZEK. ZAGADKA WYJAŚNIONA.
ŁUKASZ ORLICKI

14 MESSERSCHMITT ME 109 G, KTÓRY LĄDOWAŁ NA PLAŻY?
PRZEMEK BUDZICH

18 IŁ-2 Z DREWNIANYMI SKRZYDŁAMI I SZCZĄTKAMI LUDZKIMI
STOWARZYSZENIE „SAKWA"

22 ZAPOMNIANE KATASTROFY ODRZUTOWCÓW
RADOSŁAW SZEWCZYK

POSZUKIWANIA I ODKRYCIA

30 BADANIA ARCHEOLOGICZNE NA WESTERPLATTE
MARIUSZ WÓJTOWICZ-PODHORSKI

36 KRÓL ARTUR Z TORUNIA
KATARZYNA OGRODNIK-FUJCIK

41 „PROJEKT SCHRON" NABIERA TEMPA
MOP W KOŁOBRZEGU

KULISY HISTORII

42 TAJEMNICE KOMPLEKSU GONTOWA
PAWEŁ JEŻEWSKI

48 PRZEDOSTATNI ŁUK
LESZEK ADAMCZEWSKI

54 BEVIN BOYS - „CHŁOPCY BEVINA"
BARTŁOMIEJ BŁASZKOWSKI

WĘDRÓWKI ODKRYWCÓW

58 KAMIEŃ MARYJNY NA WZGÓRZU PARKOWYM
TOMASZ DUSZYŃSKI, MONIKA ŁUKASIK-DUSZYŃSKA

KOLEKCJONERSTWO

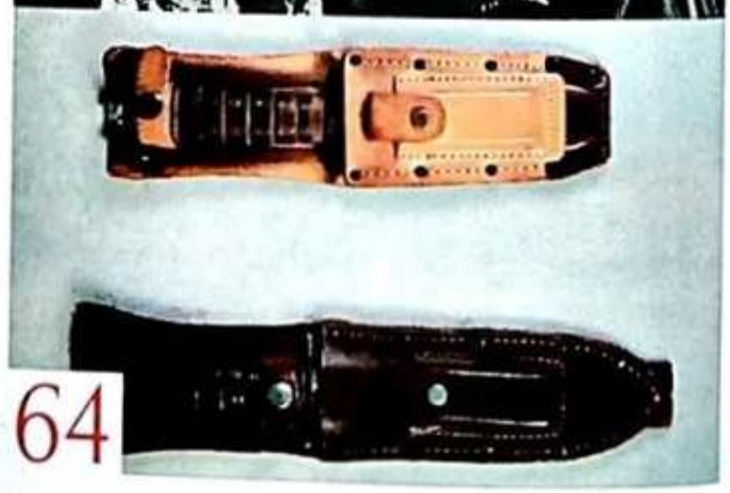
64 JET PILOT'S SURVIVAL KNIFE Z WYTWÓRNI CAMILLUS. POCZĄTEK I KONIEC METAMORFOZY
RAFAŁ KUCHARSKI

71 **KSIĘGARNIA „ODKRYWCY"**
NOWOŚCI GRUDNIA

30

42

54


64

SYSTEM OCHRONY ZABYTKÓW JAK DIABLI SKOMPLIKOWANY

Gdybym miał wybrać najciekawsze zajęcie dla mnie spośród takich, jak: a) praca nad gazetą eksploracyjno-historyczną, b) wyjazdy i poszukiwania w terenie, c) konsultacje społeczne w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, to punkt c) znalazłby się na szarym końcu tej krótkiej listy. Tak właśnie myślę o spotkaniu z 19 listopada 2018 roku w Departamencie Ochrony Zabytków, w którym brały udział Polski Związek Eksploratorów, przedstawiciele stowarzyszeń historycznych, „Odkrywca" i inne zaproszone osoby. Jednak najpewniej ta najmniej efektowna aktywność może mieć najważniejsze znaczenie dla licznych pasjonatów historii za kilka lat: za 3, może 5. Wydaje się, że w końcu wyklaruje się interesująca rola poszukiwaczy nie tyle w swobodnym uprawianiu swojego hobby, ile w wciąż skomplikowanym jak diabli systemie ochrony zabytków w Polsce. Bo powiedzieć, że detektoryści nie mają w nim takiej rangi, jaką mieć powinni, to nic nie powiedzieć; bo oprócz licznych obowiązków, niejasnych przepisów, wynikających z nich kar, nie mają żadnych praktycznie praw. A bez praw nie ma społeczeństwa obywatelskiego. Tych praw się domagamy.

Spójrzmy – na okładce mamy samolot, a o całym dziale samolotowym informujemy poniżej. Widząc ogrom pracy, jaki przy nim został wykonany przez wielu ludzi, zamieszkałych w Nowym Jorku (Arkadiusz Siewierski), licznych polskich miejscowościach, a kończąc na okolicach Murmańska i Moskwie, warto na niego spojrzeć w kontekście mocy, która drzemie w pasjonatach historii. Już dawno to nie tylko „chęć szczera", jak próbują to widzieć nieprzychylne nam środowiska, ale również wiedza, sprzęt czy organizacja interdyscyplinarnych zespołów ze znawcami z różnych dziedzin. Ten dział jest najjaskrawszym dowodem na to, że można za własne pieniądze i na urlopach wykonywać skutecznie i profesjonalnie tego typu działalność dla dobra historii.

Wróćmy do spraw przyjemniejszych... Warto w ostatnim miesiącu roku zwrócić uwagę na tekst, którego nigdzie nie zapowiadamy. Autor pisze w nim m.in. o odbiciach... małych stóp Jezuska w kamieniu, ucieczce na osiołku przed Herodem i diabelskich kamieniach. Nawiązując do atmosfery wokół amatorskich poszukiwań, bez wątpienia pasjonaci nie będą do żadnego Egiptu uciekali, a wszelkie czartowskie kamienie w nas teraz miotane, staną się za parę lat jedynie barwną legendą, wysłuchiwaną z niedowierzaniem.

Tego sobie życzmy i do tego wszyscy razem dążmy.

ANDRZEJ DACZKOWSKI
REDAKTOR NACZELNY

ODKRYWCA

SAMOLOTY: **25** STRON, PONAD **50** ZDJĘĆ I GRAFIK

Grudzień to miesiąc szczególny. Z tej okazji chcemy wyjątkowo potraktować naszych Czytelników. Zebraliśmy dla Was relacje z najbardziej spektakularnych akcji wydobywania samolotów z ostatnich miesięcy. W rolach głównych archwiści, wiodące grupy eksploracyjne z kraju oraz goście z zagranicy. Fachowa pomoc ekspertów, wśród których na szczególne wyrazy uznania zasługują Aleksander Siewierski „Woodhaven" oraz Mateusz Kabatek. Profesjonalny sprzęt, trudne warunki i niespodziewane zwroty akcji. A w tle pasjonujące historie, które wciąż skrywają swoje tajemnice. Dział SAMOLOTY to nasz prezent na świąteczny czas.

sakwa

RAPORT Z WYDOBYCIA MESSERSCHMITTA 109 G-2

ZOSTAŁ ZESTRZELONY W 1943 LUB 1944 ROKU W OKOLICACH MURMAŃSKA. LĄDOWAŁ NA ZAMARZNIĘTYM JEZIORZE. ARCHIWA MILCZĄ O TEJ KATASTROFIE, ALE KWERENDY W TYM ZAKRESIE TRWAJĄ.

W czerwcu 2018 roku rosyjska grupa poszukiwawczo-eksploracyjna „Ikar" wydobyła z dna jeziora Tulyavr (na mapach Google oznaczone jak Tul''Yaur) duże fragmenty Messerschmitta 109 G-2 o numerze fabrycznym 14232. Podczas oględzin przez Władimira W. Czernyszowa z grupy „Ikar" takie elementy jak kadłub, podwozie, skrzydła i ogon znajdowały się już na brzegu jeziora tuż przy prowadzącej do niego drodze.

Jak głosi raport Czernyszowa wszystkie te fragmenty pokryte są zaawansowaną korozją w wyniku długoletniego przebywania pod wodą, ponadto pokryte są warstwą błota i mułu. Kadłub ma liczne uszkodzenia, głównie w postaci otworów od

pocisków. Po obu stronach widać kontury liczby „3" z żółtą farbą, a także czarne krzyże – oznaczenia identyfikacyjne Luftwaffe (siły powietrzne nazistowskich Niemiec). Za krzyżami, bliżej ogona, po obu stronach znajdują się końcówki skrzydeł o średnicy 150 mm, pomalowane żółtą farbą.

Po lewej stronie kadłuba, poniżej kokpitu, znajduje się tabliczka znamionowa producenta z następującym znakiem i numerem seryjnym maszyny: „bob. Muster ME 109G-2 Werk Nr 14232 Baujahr 1942". Szklane elementy kokpitu po prawej stronie są przedziurawione. Dolne panele kadłuba są wgniecione. Po lewej i prawej stronie kadłuba, a także na

SAMOLOT BYŁ PODNOSZONY ZA POMOCĄ PONTONÓW I OPON SAMOCHODOWYCH I W TAKI SPOSÓB ZOSTAŁ PRZYCIĄGNIĘTY NA BRZEG. PODNOSZENIE ŚMIGŁA ZAPLANOWANE JEST NA KWIECIEŃ – MAJ. W TEJ CHWILI ZNAJDUJE SIĘ ONO W GŁĘBOKIM MULE.

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

poziomym i pionowym stateczniku znajdują się nitowane metalowe łaty, pokrywające otwory od pocisków, co wskazuje na naprawę samolotu w warunkach fabrycznych.

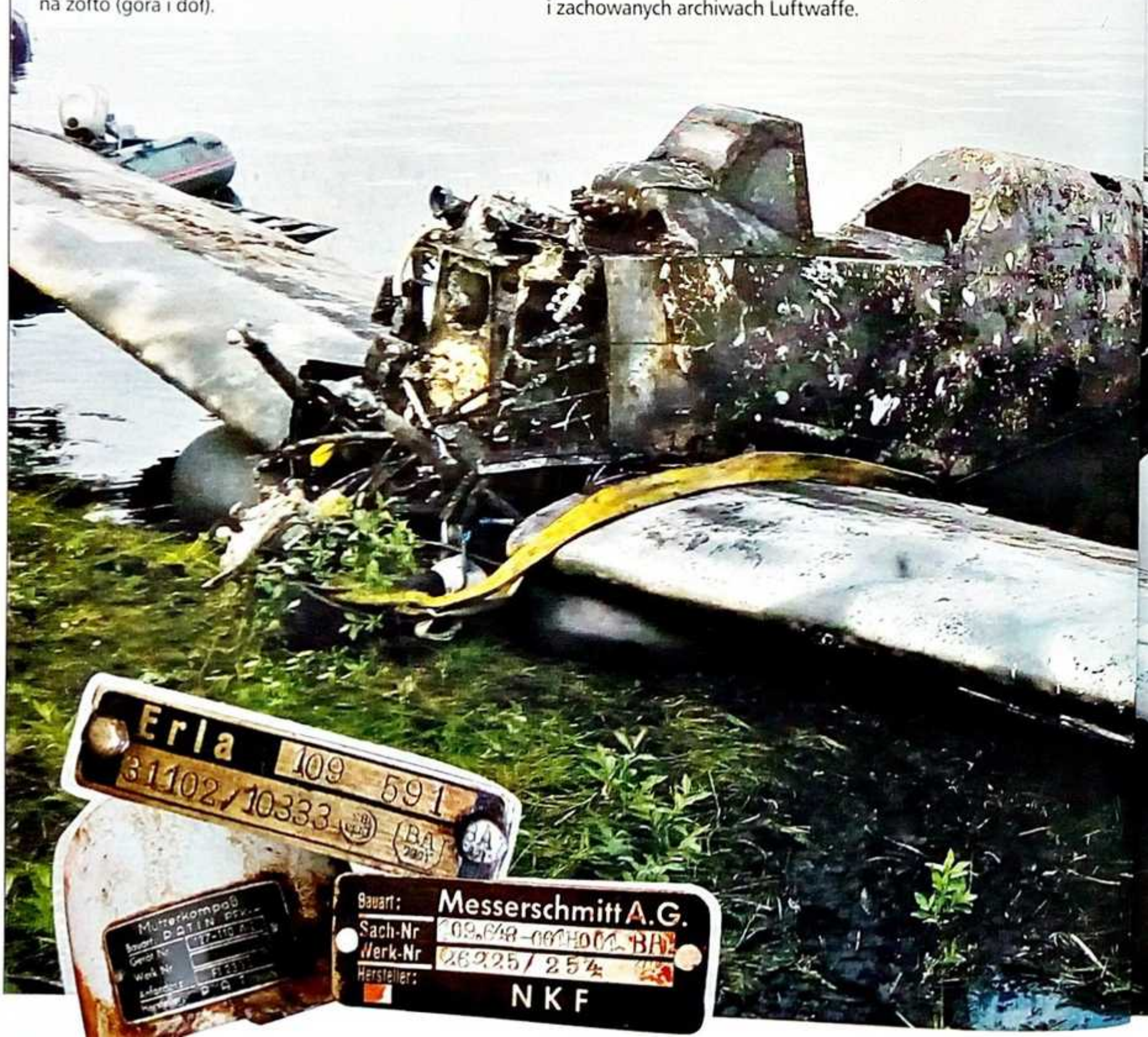
Deska rozdzielcza, część kokpitu i broń w samolocie zostały najprawdopodobniej zdemontowane przez Niemców w czasie wojny.

Na klapie lewego skrzydła znajduje się otwór od pocisku o średnicy około 100 mm, a także liczne otwory po kulach o średnicy od 20 do 50 mm. Czubek lewej płaszczyzny ma wgniecenie na powierzchni, prawa lotka została rozbita na 2 części w wyniku uderzenia pociskiem. Na przednich krawędziach skrzydeł, znajdujących się w mule, zachowały się ślady zimowego kamuflażu (faliste białe paski). Końcówki skrzydeł samolotu są pomalowane na żółto (góra i dół).

WNIOSKI

Uszkodzenia odkryte podczas inspekcji pozwalają wyciągnąć wniosek, że samolot na pewno był wcześniej naprawiony, i to być może kilka razy. Ostatecznie został zestrzelony podczas walk myśliwskich z radzieckimi myśliwcami podczas zimy lub wiosny 1943 lub 1944 roku. Wykonał awaryjne lądowanie na lodzie jeziora. Został najpewniej rozbrojony przez samych Niemców, którzy wyciągnęli z niego wszystko istotne dla nich części. Na końcu wrak został porzucony, bo nie przedstawiał dla nich żadnej wartości.

Niestety, utrata samolotu przez Niemców z powyższym numerem (bob. Muster ME 109G-2 Werk Nr 14232 Baujahr 1942) na polarnym odcinku frontu nie jest rejestrowana w dostępnych i zachowanych archiwach Luftwaffe.



Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

WYPRAWA POSZUKIWACZY Z GRUPY „IKAR" TRWAŁA 10 DNI.

Zatem ostatnie losy tej maszyny wymagają wyjaśnienia.

DALSZE LOSY

Części samolotu zostały zakonserwowane i dostarczone do Muzeum Technicznego w Vadim Zadorozhniy. Po zakończeniu badań podejmie się decyzję co do dalszych losów maszyny. Jeśli eksploratorzy znajdą inwestora, być może celem będzie przywrócenie samolotu do lotu.

WŁADIMIR W. CZERNYSZOW
Kierownik grupy poszukiwawczo-eksploracyjnej „IKAR".

SAMOLOT ZOSTAŁ PO RAZ PIERWSZY ODKRYTY PRZEZ RYBAKÓW JAKO OBIEKT UTRUDNIAJĄCY IM WĘDKOWANIE.

TABLICZKI ZNAMIONOWE SAMOLOTU.

Fot. Stowarzyszenie „Ikar"

HEINKEL 111 Z KOKOSZEK
ZAGADKA WYJAŚNIONA

W PAŹDZIERNIKU 2018 ROKU EKIPA „ODKRYWCY" PONOWNIE POJAWIŁA SIĘ W POBLIŻU TRÓJMIASTA, ABY WSPÓLNIE Z FUNDACJĄ LATEBRA KONTYNUOWAĆ POSZUKIWANIA W REJONIE UPADKU NIEMIECKIEGO SAMOLOTU BOMBOWEGO.

ZDJĘCIE GŁÓWNE: CZYTELNA SYGNATURA Z WYRZUTNIKA BOMB HE-111 ZDJĘCIE GÓRNE: KLAMRA OD PASA SPADOCHRONU ZDJĘCIE DOLNE: HEINKEL Z 26 KG NA AFRYKAŃSKIM LOTNISKU.

Poszukiwania współfinansował IBHiK, wydawca „Odkrywcy". Ich głównym celem pozostawało wydobycie kolejnych przedmiotów mogących pomóc w procesie pełnej identyfikacji maszyny. Podczas poprzednich poszukiwań udało się pozyskać setki drobnych i większych elementów, z których powoli wyłaniał się obraz rozbitego samolotu. Fragmenty goleni, klapki rewizyjne i spinka do kabli, dzięki pomocy Arkadiusza Siewierskiego „Woodhavena", pozwoliły na określenie typu samolotu bombowego. Jednak nadal brakowało detalu pozwalającego na pełną identyfikację wersji, których w przypadku Heinkla 111 było kilkanaście, i rozpoczęcie długiej drogi w celu ustalenia jednostki, z której pochodził, personaliów załogi i jej losów.

KLUCZE DO ZAGADKI

Tym razem postanowiliśmy skupić się na przeszukaniu hipotetycznego rejonu, gdzie mogła znaleźć się kabina niemieckiego samolotu. Tam najprędzej mogliśmy spodziewać się uzyskania rozwiązania lotniczej zagadki. Pierwszym problemem stała się ocena zasięgu katastrofy i stopnia rozproszenia szczątków. Według dotychczasowych ustaleń bombowiec prawdopodobnie uderzył w obrzeże dzisiejszego stawu bądź zatrzymał się, przyziemiając na granicy twardego i podmokłego gruntu – trzęsawiska. Analizując przedwojenną mapę i współczesne zdjęcie satelitarne, można było stwierdzić, że linia graniczącа te dwa obszary o różnym stopniu twardości gruntu nie uległa dużej zmianie. Z doświadczenia dotychczasowych prac w miejscach katastrof lotniczych z okresu II wojny światowej wynikało, że w warstwie wierzchniej na polach, w lasach i na ogólnie dostępnym gruncie zachowują się do dziś jedynie niewielkie elementy pochodzące z samolotu. Odnaleziony podczas poprzedniego etapu poszukiwań jeden z większych fragmentów maszyny – silnik typu Jumo 211 – F 1 („Odkrywca" nr 11/2018), został wydobyty z wody z głębokości około 7 metrów. Czy w pobliżu mogły znajdować się pozostałości kabiny?

Z chwilą rozpoczęcia poszukiwań w grząskim błocie ponownie pojawiły się elementy poszycia, wyposażenia i elektryki. Spinki kabli wytwórni Mesco z Mińsni, klapy rewizyjne, fragmenty podwozia, a między nimi niewielka tabliczka dotycząca dopuszczalnego ciśnienia w jednym z układów i oznaczona typem samolotu He 111, jednak bez podania konkretnej wersji. Okazało się również, że rejony pojawiania się poszczególnych części są mocno przemieszane. Identyfikowalne pozostałości przedniej części kadłuba takie jak destrukt działka FM (20 mm) lub pochodzące bezpośrednio z wnętrza kabiny i należące do załogi przedmioty m.in. osłona słuchawki Siemensa z hełmofonu, klamry spadochronów czy ogniwo taśmy amunicyjnej 7,92 mm były wymieszane z częściami silnikowymi i fragmentami podwozia. W dodatku było ich zaskakująco niewiele. Coraz bardziej prawdopodobne wydawało się, że kabina uległa zniszczeniu na twardym gruncie, a jej większe elementy zostały stąd wywiezione bądź zabezpieczone być może jeszcze w czasie wojny. Wielokrotnie przekonywaliśmy się już, że kluczem do identyfikacji samolotu może stać się nawet jeden, stosunkowo niewielki przedmiot. Tym razem stał się nim odnaleziony za pomocą detektora metalu przez Michała Rutkowskiego i jego syna Bastiana fragment metalowego elementu z czytelnym oznaczeniem „Baumuster EBSE XII", oraz cyframi oznaczającymi numer części i produkcji. Był to fragment wyrzutnika bombowego występującego w konfiguracji z zamkami Schloss 2000 lub 500. I co najważniejsze występującego tylko w jednej z wersji Heinkla 111: w H-11!

DOMINIK MARKIEWICZ I PIOTR BASZKIEWICZ Z LATEBRY.

Jako ciekawostkę warto odnotować fakt, że takiego samego rodzaju przedmiot stał się podstawą identyfikacji miejsca katastrofy innego niemieckiego Heinkla 111 H-11, który rozbił się w kwietniu 1944 roku w okolicach Gierzwałdu (w woj. warmińsko-mazurskim). Zdjęcie tabliczki znamionowej wyrzutnika (wyprodukowanej w późniejszym okresie niż przedmiot z Kokoszek) zostało opublikowane w „Odkrywcy" w artykule Michała Łałaka pt. „Tropem ostatniego lotu He-111", w nr 9/2013 „Odkrywcy".

IDENTYFIKACJA

Określenie wersji Heinkla oraz ponowna analiza informacji pozyskanych od ludności miejscowej wskazujących czas jego rozbicia na późny wieczór jednej z niedziel przełomu zimy i wiosny 1943 roku pozwoliły rozpocząć poszukiwania konkretnego samolotu. Nie jest to proste. Lista strat poszczególnych jednostek Luftwaffe nie jest ogólnie dostępna i każde poszukiwanie takiego typu informacji zamienia się w mozolną kwerendę danych zamieszczanych w monografiach lotniczych jednostek bądź tematycznych stronach internetowych. Jako pierwszy pełnej identyfikacji dokonał Mateusz Kabatek, autor „Lotnictwo w Słupsku 1912–1945". Dysponując danymi z zestawienia strat przygotowanego przez 6 Oddział Sztabu Generalnego Luftwaffe „Flugzeugunfälle und Verluste bei den fliegenden Verbänden", wytypował jedyny pasujący samolot, który rozbił się 21 marca 1943 roku na zachód od Gdańska. Był to Heinkel 111 w wersji H-11, o numerze 8369, który według zapisu został zniszczony

fot. Paweł Piątkiewicz, Jarosław Stróżniak

w 100% w wyniku wypadku. W katastrofie zginęła cała załoga w składzie: pilot Fw. (Feldwebel – sierżant) Paul Gerhardt, obserwator Fw. Franz Vorstand – Lechner, radiooperator Obgfr. (Obergefreiter – starszy kapral) Anton Lief, strzelec pokładowy Uffz. (Unteroffizier – odpowiednik plutonowego) Georg Schuster.

HEINKEL Z PUŁKU LWA

26 Kampfgeschwader nazywana lwią „Lowengeschwader", była jedną z ponad 30 dużych jednostek bombowych Luftwaffe. Jej symbolem stał się malowany na samolotach czarny lew na żółtej tarczy z łacińskim napisem *vestigium leonis* (pol. ślad lwa) – prawdopodobnie odnoszący się do postaci Henryka Lwa, XII-wiecznego księcia saksońskiego.

Struktura i nazwy poszczególnych formacji Luftwaffe stanowią często problem dla polskiego czytelnika przyzwyczajonego bardziej do nomenklatury polskiej bądź anglosaskiej. Niemieckie bombowe Kamfgeschwader i myśliwskie Jagdgeschwader (odpowiadały mniej więcej polskim przedwojennym Pułkom Lotniczym bądź alianckiej Grupie Lotniczej) liczyły w pełnym składzie około 100–125 maszyn, podzielonych

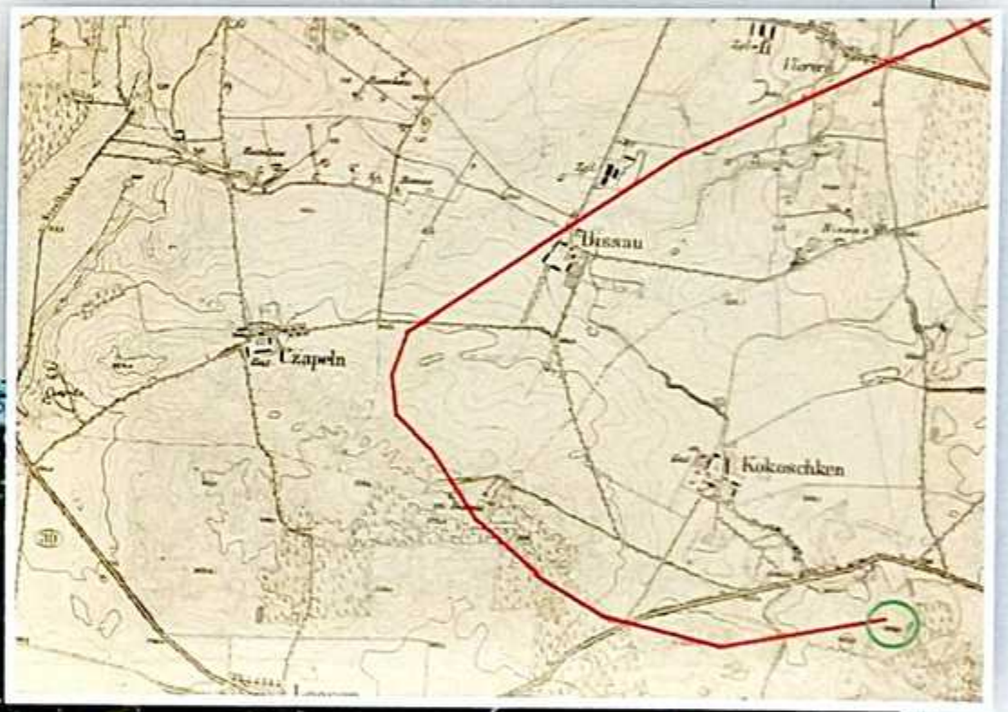
DOMINIK MARKIEWICZ Z FUNDACJI NA RZECZ ODZYSKANIA ZAGINIONYCH DZIEŁ SZTUKI „LATEBRA" PODCZAS AKCJI W KOKOSZKACH

najczęściej na trzy „Gruppe", z których każda składała się z trzech „Staffel" po 9–16 samolotów. 26 „Lwia" Kampfgeschwader powstała w maju 1939 roku głównie z myślą o przeznaczeniu do walki z siłami morskimi przeciwnika, jednak dosyć szybko poszczególne „Gruppe" przeznaczano do innych zadań: bombardowań strategicznych, ataków na lotniska i miasta w czasie Bitwy o Anglię, wsparcia wojsk lądowych w Rosji. Warto odnotować, że 28 października 1939 roku Heinkel 111 z 26 KG stał się pierwszym zestrzelonym nad Wielką Brytanią niemieckim samolotem. Choć jednostka specjalizowała się w atakach morskich, a może właśnie dlatego, jej pierwszym „sukcesem" stało się zatopienie okrętów należących do Kriegsmarine. Pomyłkowy atak He 111 z 26 KG posłał na dno nie tylko niemiecki niszczyciel Z 1 Leberecht Maass, ale spowodował również wejście na minę drugiego, Z3 Max Schultz. Mimo tego incydentu, za który winę poniosła ostatecznie Kriegsmarine, nie powiadamiając o przebywaniu w tym sektorze swoich jednostek, samoloty z lwem w herbie wielokrotnie udowadniały swoją skuteczność, stając się zmorą załóg alianckich konwojów. Walczyły również z sukcesem w Norwegii, Rosji, Francji, Bałkanach i nad Morzem Śródziemnym. 23 lutego 1945 samoloty z II Gruppe 26 KG zatopiły statek typu Liberty, SS Henry Bacon, który stał się ostatnią aliancką jednostką zatopioną przez Luftwaffe podczas II wojny światowej.

MAPA: REKONSTRUKCJA OSTATNICH MINUT LOTU HEINKLA 111. OPR. D. MARKIEWICZ, Ł. ORLICKI.

JAROSŁAW STRÓŻNIAK (GEMO) PREZENTUJE JEDEN Z PRZEDMIOTÓW POCHODZĄCYCH Z SAMOLOTU.

W ramach 26 KG w sierpniu 1940 utworzono jednostkę treningową „Erg/ Staffel", rozbudowując ją do całej „Gruppe" w marcu 1941 i nadając jej numer cztery. IV „Gruppe" (składająca się z 10, 11, i 12 „Staffel") bazowała w macierzystej jednostce 26 KG, w Lubece (Lubeck Blankensee), skąd prowadzono loty szkoleniowe i treningowe. Na początku marca 1943 roku jednostka dysponowała 34 samolotami, w tym dwunastoma Ju 88 w czterech różnych wersjach oraz dwudziestoma dwoma bombowcami Heinkel 111 w sześciu różnych wersjach. Do wchodzącej w jej skład 11 „Staffel" zaledwie miesiąc wcześniej trafiły dwa samoloty w wersji H-11 (na silniku wydobytym w Kokoszkach zachowała się namalowana farbą data – październik 1942 roku). Jeden z nich o numerze 8369 i znakach taktycznych wymalowanych z boku kadłuba 1H +HV, pilotowany przez sierżanta Paula Gerhardta znalazł się 21 marca 1943 roku w pobliżu Gdańska.



Paweł Piątkiewicz, Jarosław Stróżniak

Według relacji okolicznych mieszkańców – świadków, z którymi rozmawiał Dominik Markiewicz z Fundacji Latebra, tego samego dnia wieczorem, mający wyraźne kłopoty samolot, zatoczył duże koło na południe od ówczesnego polowego lotniska znajdującego w pobliżu dzisiejszego portu lotniczego. Ominął od zachodu i południa Kokoszki, gdzie został oświetlony przez reflektor przeciwlotniczy, i uderzył w ziemię na skraju trzęsawiska i niewielkiego lasu. Samolot został całkowicie zniszczony. Z załogi nikt się nie uratował. Jeszcze przez wiele miesięcy miejscowa obsługa plot drżała ze strachu przed oskarżeniem o oślepienie pilota i spowodowanie upadku maszyny. Jednak nic takiego nie nastąpiło, być może Luftwaffe udało się ustalić inną przyczynę katastrofy. Ostatecznie w maju 1943 roku samolot skreślono z listy maszyn 52 KG, z adnotacją w rubryce „bez udziału wroga". Ciało Antona Liefa miano pochować na cmentarzu w Srebrzysku, a w bawarskim Pflaumheim upamiętniono obserwatora, Franza Vorstanda – Lechnera.

Dziękuję za pomoc Arkadiuszowi Siewierskiemu i Mateuszowi Kabatkowi.

ŁUKASZ ORLICKI

1. FRAGMENT OGUMIENIA KOŁA
2. ŁUKASZ ORLICKI I JAROSŁAW STRÓŻNIAK SZUKAJĄ FRAGMENTÓW SAMOLOTU
3. SŁUCHAWKA Z HEŁMOFONU LOTNICZEGO
4. TABLICZKA Z TYPEM SAMOLOTU.

LITERATURA

Alexander Steenbeck, „Die Spur des Lowen: der Weg des Lowengeschwaders durch Europa", Lubeck 2012

Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen, www.ww2.dk./air/kampf/kg26.htm

MESSERSCHMITT ME 109 G KTÓRY LĄDOWAŁ NA PLAŻY?

SZCZĄTKI LEGENDARNEGO MYŚLIWCA LUFTWAFFE UDAŁO SIĘ WYDOBYĆ Z PIASKÓW STEGNY. AKCJA SPEKTAKULARNA! TERAZ TRWAJĄ BADANIA WYDOBYTYCH CZĘŚCI. BYĆ MOŻE SAMOLOT WYJAWI SWOJE TAJEMNICE...

4 października 2018 roku. Stegna. W czasie wojny Steegen. Urocza miejscowość wypoczynkowa na Żuławach Wiślanych, nad Zatoką Gdańską, którą co roku odwiedzają tysiące turystów. Zatłoczone latem plaże mogłyby, przy odrobinie wyobraźni, dać nam obraz tego, co działo się w tym miejscu w lutym i marcu 1945 roku.

– Masy wojska, zbieranina cywilów, chaos, kotłowanina, niemieccy uciekinierzy próbujący za wszelka cenę uciec przed zbliżającą się sowiecką ofensywą. Niezliczona ilość dobytku, sprzętu wojskowego, w tym pojazdów znalazła się w tym czasie na plaży w Stegnie – wyjaśniał podczas akcji Mateusz Deling, kolekcjoner pojazdów wojskowych i eksplorator, dyrektor Muzeum Techniki Militarnej i Historii Pomorza w Kłaninie. To

właśnie tych pojazdów szukali eksploratorzy związani z kłanińskim muzeum oraz Stowarzyszeniem Historyczno-Poszukiwawczym „Denar" z Elbląga. Zamiast pancernej stali znaleźli jednak... szczątki legendarnego myśliwca Luftwaffe.

POMPY I ŁOPATY W RUCH!

Zaczęło się od opowieści, przekazywanych z ust do ust przez mieszkańców mierzei.

– Tu stał czołg, a tu ciężarówki. Tam podobno są jeszcze resztki łodzi desantowej – takie informacje docierały do nas dzień przed akcją. Mało kto wspominał o samolocie, choć, jak dowiedzieliśmy się dopiero w trakcie akcji, kilka lat wcześniej grupa zapaleńców wyszarpała wystający z wody ogon niemieckiego myśliwca. Szybko pojawiła się informacja, że był to ogon słynnej „Foki", niemieckiego myśliwca Focke Wulf 190. Aby potwierdzić te rewelacje, musieliśmy chwycić za łopaty. Okazało się, że akcja wyciągnięcia wraku stanowi w tym miejscu jednak spory problem.

Przekonaliśmy się o tym już kolejnego dnia. Po pierwszych kilku minutach kopania, mimo rosnącej góry piasku odgradzającej morze od miejsca wykopalisk, trzeba było wstrzymać prace i sprowadzić na miejsce pompę o dużej mocy. Dzięki niej prace mogły przebiegać szybciej i po niespełna kilkunastu minutach z piasku wynurzyły się pierwsze elementy poszycia samolotu. Nadal nie potrafiliśmy jednak stwierdzić, co to za maszyna. Kolejne godziny przyniosły rozwiązanie. Jako pierwsze zostały wydobyte szczątki śmigła, chwilę później elementy silnika. W końcu naszym oczom ukazały się skrzydła legendarnego niemieckiego myśliwca Messerschmitt Me 109 G.

CZY STRĄCIŁA GO WŁASNA ARTYLERIA?

Luty – marzec 1945 roku. Walki o panowanie na niebie Pomorza Gdańskiego nie stanowią wyjątkowo ciekawej karty historii lotnictwa myśliwskiego. Luftwaffe w trakcie zimowej ofensywy Sowietów była zbyt słaba, aby przeciwdziałać codziennym akcjom lotnictwa szturmowego i bombowego. Sporadyczne spotkania myśliwców obu stron konfliktu rzadko kończyły się walką kołową. Istotnym przeciwnikiem dla sowieckiego lotnictwa była natomiast obrona przeciwlotnicza, niezwykle zagęszczona z powodu stłoczenia na małym obszarze dużej liczby niemieckich oddziałów, próbujących uciekać drogą morską do portów położonych dalej na zachód.

fot. P. Budzich

Być może w trakcie jednej z akcji bojowych niemiecka maszyna dostała się pod ostrzał własnej artylerii. Nie można wykluczyć, że taka była przyczyna tej katastrofy. Mamy nadzieję, że w toku dalszych poszukiwań uda nam się dowiedzieć więcej, co pozwoli nam ustalić szczegóły. Taki, a nie inny przebieg wydarzeń wnioskujemy jednak ze szczątków samolotu.

WRAK BYŁ SZABROWANY

W trakcie wypłukiwania piasku ze skrzydeł i mocowania pasów, które miały umożliwić nam pewne podjęcie skrzydeł, z jednego z widocznych zwojów instalacji zaczął wydobywać się gaz. Okazało się, że to zwykłe powietrze, zamknięte od 1945 roku w jednej z istotnych dla awioniki myśliwca instalacji. Po wyciągnięciu skrzydeł, naszym oczom ukazały się zamknięte gondole podwozia. Pod skrzydłem słabo widocznie rysował się niemiecki znak rozpoznawczy, czarno-biały krzyż.

Niestety okazało się, że skrzydła to jedyny cały element samolotu. Kokpit i silnik maszyny były w strzępach. Wciąż nie wiemy, dlaczego. Brak wyciągniętego podwozia i charakterystycznie zagięte metalowe śmigła świadczyć mogą o wodowaniu lub posadzeniu maszyny na piasku. Wśród szczątków maszyny nie znaleźliśmy ani uzbrojenia pokładowego, ani amunicji. Wygląda zatem, że samolot był szabrowany po zakończeniu działań wojennych. Ale jakim cudem, biorąc pod uwagę awaryjne lądowanie na brzuchu, rozpadł się w drobny mak potężny blok silnika Daimler-Benz DB 605? Tej zagadki zapewne nie uda się wyjaśnić, choć można by pokusić się o kolejne stwierdzenie, że maszyna została częściowo wysadzona lub eksplodowała po wylądowaniu. Zagadką pozostają także losy pilota.

MATEUSZ DELING, dyrektor Muzeum Techniki Militarnej i Historii Pomorza w Kłaninie, inicjator i organizator eksploracji w Stegnie.

fot. P. Budzich

Mógł się uratować, ale równie prawdopodobne jest to, że zginął podczas lądowania. W samolocie nie znaleźliśmy żadnych szczątków ludzkich ani najdrobniejszego elementu wyposażenia pilota. Z kabiny ocalała jedynie pancerna płyta zabezpieczająca głowę i plecy jagdfliegera przed pociskami wroga.

W PRZYSZŁOŚCI ME TRAFI DO KŁANINA

Jest szansa, że po oczyszczeniu i wstępnej konserwacji wraku uda się, dzięki tabliczkom znamionowym, dowiedzieć więcej o maszynie. Ostatecznie wrak oglądać będzie można w Muzeum Techniki Militarnej i Historii Pomorza w Kłaninie. Dziś kolekcja Mateusza Delinga słynie przede wszystkim z pojazdów pancernych, w tym jedynego w Polsce i jednego z nielicznych na świecie egzemplarzy, będącego „na chodzie" – działa szturmowego Sturmgeschütz III. Kolejne poszukiwania, dotyczące głównie broni pancernej, dostępne będą w programie pod tytułem „Tank Hunter", publikowanym na YouTube. Będziemy je śledzić także w „Odkrywcy".

PRZEMEK BUDZICH
Filmowiec, wielbiciel historii wojskowości, autor projektu „Wywiad z Nieśmiertelnym".

IŁ-2 Z DREWNIANYMI SKRZYDŁAMI I SZCZĄTKAMI LUDZKIMI

STOWARZYSZENIE „SAKWA" SZUKAŁO LEGENDY WRZEŚNIA – KARASIA, ZNALAZŁO LEGENDĘ FRONTU WSCHODNIEGO – IŁA-2. RELACJA Z AKCJI Z ZASKAKUJĄCĄ PEUNTĄ.

Pewien czas temu – jako Stowarzyszenie „Sakwa"– uzyskaliśmy informacje o katastrofie lotniczej z pierwszych dni września 1939 roku. Relacje świadków mówiły o zestrzelonym samolocie, który spadał pionowo w dół, kręcąc korkociąg. Zaczęliśmy drążyć temat, przeszukiwaliśmy internet oraz rozmawialiśmy z wieloma osobami. Na podstawie wstępnie zdobytych informacji udało się ustalić, że pilota wydobyto z wraku i pochowano nieopodal miejsca katastrofy. Później został ekshumowany i przeniesiony do mogiły na pobliskim cmentarzu. Ogólnie dostępne źródła mówiły niewiele.

O pomoc poprosiliśmy zaprzyjaźnionego eksperta lotnictwa mieszkającego na stałe w USA, pana Arkadiusza Siewierskiego, który z kolei skontaktował nas ze swoim znajomym z Fundacji Historii Lotnictwa Polskiego – panem Markiem Roguszem – specjalistą w dziedzinie wydarzeń związanych z polskim lotnictwem we wrześniu 1939 roku. Obaj panowie zapewnili nam nieocenione wsparcie merytoryczne akcji, jak również sprecyzowali cel poszukiwań. Pan Marek Rogusz sprawdził archiwa i znalazł następującą informację: ChNarewodzi o PZL.23B Karaś z 64 eskadry. Relacja pilota: 8 września 1939 r. Przytaczamy:

„Po wykonaniu rozpoznania i zrzuceniu bomb na czołgi niemieckie wracaliśmy na lotnisko. Około godz. 9.00 zostaliśmy zaatakowani od słońca przez dwa Messerschmitty-110 nad m. Drozdowo Włościańskie k. Makowa Mazowieckiego nad rzeką. Serie z karabinów maszynowych naszego »Karasia« nie odstraszyły Niemców. Przewaga szybkości i siły ognia samolotów nieprzyjacielskich zrobiły swoje. Samolot nasz stanął w płomieniach. Kpr. Stronczak został śmiertelnie ranny. Obserwator i ja wyskoczyliśmy, ratując się na spadochronie. Maszyna z zabitym strzelcem runęła na ziemię. Odnalezione i zmasakrowana zwłoki kpr. Stronczaka pochowaliśmy w pobliżu wiejskich zabudowań, gdzie spadł nasz samolot. Na grobie postawiliśmy prowizoryczny krzyż z kawałka śmigła, na którym umieściliśmy nazwisko, stopień wojskowy i datę śmierci młodego i dzielnego strzelca. Ppor. Ząbik i ja ukrywaliśmy się przed kilka tygodni u rolnika p. J.Kolasińskiego w Grądkach Zalewnych w pow. Maków Maz., gdzie leczyliśmy się z ran. Ppor. Ząbik miał przestrzeloną nogę i oparzenia ciała, a ja pociski w plecach i łopatce".

PODCZAS AKCJI EKSPLORATORZY MUSIELI WEZWAĆ PATROL SAPERSKI I PROKURATORA. ZNALEZIONO AMUNICJĘ I LUDZKIE SZCZĄTKI.

fot. Stowarzyszenie „Sakwa"

Pilot i obserwator po wielu perypetiach przedostali się na zachód i walczyli w polskich dywizjonach bombowych.

Zatem wszystko się zgadzało – katastrofa na początku wojny, pochowany nieopodal wraku pilot i samolot legenda – Karaś. Do naszych czasów nie zachował się ani jeden egzemplarz tej maszyny. W pierwszych dniach wojny zniszczonych zostało 90% Karasi. Ocalałe samoloty wyleciały do Rumuni, gdzie weszły w skład lotnictwa rumuńskiego i brały udział w walkach przeciwko ZSSR. Po wojnie pozostałe egzemplarze zostały zezłomowane. Każdy, nawet najdrobniejszy kawałek tego samolotu, uważany jest przez współczesnych badaczy za swoisty rodzaj lotniczych relikwi.

ROZPOCZĘCIE AKCJI

Po zdobyciu wymaganych dokumentów zezwalających w świetle prawa na rozpoczęcie poszukiwań, ustaliliśmy weekend, w który przeprowadzimy wydobycie. Wczesnym rankiem pojawiliśmy się na zamglonych łąkach, zatrzymując się nad niewielkim, zarośniętym oczkiem wodnym. Pierwszym etapem badań było wytypowanie najlepszego miejsca do rozpoczęcia początkowych wkopów. W tym celu wykonaliśmy skanowanie terenu przywiezionym ze sobą sprzętem. Pierwszy raz mieliśmy możliwość testować ramy, które na zamówienie zrobił nam pan Nowak, tak zwane „Ramy Nowaka". Jest to polski producent sprzętu detektorystycznego, który jest godny polecenia. Na podstawie wyników badań wytypowaliśmy obiecujące miejsca i podzieliliśmy się na kilka zespołów roboczych. Już po kilku ruchach łopatą zaczęły pojawiać się pierwsze elementy poszycia samolotu i istotne elementy silnika oraz kokpitu. Zaskoczyła nas duża ilość drewnianych elementów, co wprowadziło trochę niepewności w to, czy aby na pewno wyciągane przez nas szczątki są częścią Karasia. Kolejne minuty poszukiwań przynosiły sterty pogiętych blach i elementów szkieletu samolotu. Nagle z jednego z zespołów rozległo się wołanie:

– Mamy element z numerami i napisem!

Po jego wyczyszczeniu okazało się, że napis pisany jest cyrylicą... To rozwiewało marzenia o Karasiu. Kolejne efekty prac wydobywczych zdawały się coraz bardziej potwierdzać katastrofę radzieckiej jednostki latającej. Ostatecznie w przekonaniu o tym, że nie jest to polski samolot biorący udział w pierwszych, powietrznych bitwach września 1939 roku ugruntowały nas wyciągnięte taśmy z nabojami kaliber 37 mm. Zachowały się w doskonałym stanie. Bez problemu można było odczytać z nich datę produkcji wskazującą na rok 1943. Postanowiliśmy kontynuować akcję i wydobyć jak największą ilość części z bagniska. Pracowaliśmy w kilku wykopach jednocześnie, wydobywając z nich co kilka minut nowe elementy wraku.

NIEWYBUCHY I LUDZKIE SZCZĄTKI

W pewnym momencie na światło dzienne wyszły rakieta oraz dwa granaty ręczne. Zrobiło się niebezpiecznie, jednak byliśmy na to przygotowani. Materiał został przez nas wstępnie zabezpieczony, a na miejsce wezwany patrol policji. Praca w punkcie, w którym wyszły owe artefakty, została wstrzymana.

Do czasu przyjazdu policjantów kontynuowaliśmy poszukiwania w pozostałych sektorach. Warunki wydobycia zaczęły się mocno pogarszać z powodu wody gruntowej intensywnie napływającej do wykopów. W niektórych miejscach woda zaczęła sięgać do pasa. Niezbędna okazała się pompa, która co kilka minut osuszała teren wykopalisk. Dzięki temu mogliśmy bez większych przeszkód odcinać kolejne warstwy pionowej ściany, z której wystawały metalowe elementy samolotu. Wtedy dokonaliśmy kolejnego wstrząsającego odkrycia. Okazało się, że we wraku samolotu wciąż spoczywają szczątki załogi. Zwolniliśmy tempo prac. Wszystkie elementy szkieletów, które udało się wydobyć, zabezpieczyliśmy na oddzielnym miejscu. Pracę eksploracyjne zostały wstrzymane, a na miejsce oprócz saperów wezwany został prokurator.

Wiedzieliśmy, że wszystkie procedury potrwają kilka godzin. Doprowadziliśmy do obozowiska wodę z rzeki i zaczęliśmy myć odnalezione artefakty. Strumień wody odsłaniał coraz większą liczbę bić, numerów oraz napisów. Liczyliśmy na to, że prokurator po skończonych czynnościach pozwoli na dalsze poszukiwania. Aby móc prowadzić eksplorację po zmierzchu, musieliśmy rozstawić prowizoryczne słupy z lampami oświetleniowymi, pod które podpięliśmy agregaty prądotwórcze.

Jako pierwsi na miejsce przyjechali saperzy i zabrali niebezpieczny ładunek. Potem pojawił się prokurator. Po zapoznaniu się z sytuacją oraz konsultacją z IPN-em i zabezpieczeniu szczątek załogi zezwolił na dalsze działania. Niestety, wszystko przeciągnęło się dłużej niż mogliśmy przypuszczać. Tego dnia pozostało nam jedynie spakować do samochodów cały sprzęt i wrócić do hotelu. Wieczorem powysyłaliśmy zdjęcia pozyskanych elementów samolotu do zaprzyjaźnionych ekspertów, w tym do specjalistów w Rosji oraz do placówki Ambasady Rosyjskiej w Polsce.

DRUGI DZIEŃ POSZUKIWAŃ

Rano operator koparki usunął gęste zarośla oraz zepchnął wierzchnią warstwę ziemi. Od samego rana eksperci na podstawie przesłanych materiałów „bombardowali" nas nowymi rewelacjami. W końcu samolot został zidentyfikowany. To bardzo rzadki egzemplarz radzieckiego samolotu Ił-2 z drewnianymi skrzydłami. Od kolegów z Rosji dotarła informacja na temat załogi tego samolotu. Wszystkie wiadomości, jakie udało nam się pozyskać, tchnęły w nieme szczątki wraku ducha historii, który zaczął do nas przemawiać...

Tego dnia ziemia oddała niebezpieczne pamiątki w postaci kolejnej rakiety, granatów i pocisków różnego kalibru. Na miejsce ponownie wezwana została policja oraz grupa saperska. Dzień poszukiwań dobiegał końca, ponowne badania terenowe nie wskazały żadnych

większych elementów metalowych. Koparka mogła przystąpić do porządkowania terenu.

PODSUMOWANIE

Przyjechaliśmy z marzeniami odnalezienia samolotu Karaś, relikwii polskiego lotnictwa z okresu II wojny światowej. Na początkowym etapie badań zorientowaliśmy się, że mamy do czynienia z radzieckim samolotem Ił-2. A co z Karasiem? Teraz napiszę tylko tyle, że nasz wymarzony Karaś jest tuż tuż. I na razie tyle na ten temat...

Dokładny opis wydobytego przez nas samolotu Ił- 2, identyfikacja załogi wraz z jej historią oraz wszystko, co uda nam się ustalić, opiszemy w kolejnym artykule.

Stowarzyszenie Eksploracyjne
na Rzecz Ratowania
Zabytków „Sakwa"

Wrak samolotu Lim-2 sfotografowany
po katastrofie pod Sulechowem.

SULECHÓW
• 9 V 1967

ZAPOMNIANE KATASTROFY ODRZUTOWCÓW

RADOSŁAW SZEWCZYK

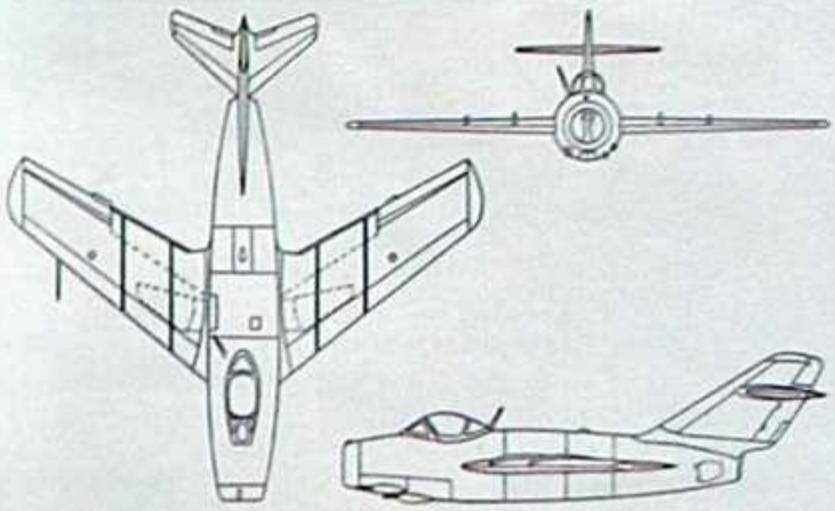
W 1967 roku, w przeciągu ponad miesiąca, polskie lotnictwo wojskowe straciło dwa odrzutowce Lim-2. Dokumentacja prokuratorska dotycząca tragicznych wypadków przechowywana jest w Archiwum Wojskowym w Oleśnicy (AWO).

Wprowadzone w 1948 roku do uzbrojenia Armii Radzieckiej samoloty Mig-15 były pierwszymi masowo produkowanymi odrzutowcami w ZSRR. Należały do najnowocześniejszych i najlepszych samolotów lat 50. Doświadczenia zdobyte podczas ich użycia bojowego w wojnie koreańskiej, gdzie potwierdziły swoją klasę, zaowocowały modyfikacją konstrukcji. Nowopowstały Mig-15bis wyposażono w silnik WK-1 o ciągu 26,5 kN. Samolot miał przekonstruowany kadłub mieszczący nową jednostkę napędową oraz większe hamulce aerodynamiczne. Poprawiono również system sterowania oraz zamontowano nowe, mocniejsze skrzydła. Były one wyposażone w tzw. noże – taśmy aluminiowe zamocowane na krawędziach spływu płatów, które miały zapobiegać wpadaniu maszyny w niekontrolowany korkociąg.

Polski „licencyjny myśliwiec"

Mocarstwowe plany ZSRR spowodowały dozbrojenie poszczególnych armii państw satelickich z tzw. obozu socjalistycznego. W 1951 roku dostarczono do Polski pierwsze 60 sztuk samolotów Mig-15. Radziecki przemysł nie był jednak w stanie pokryć całego zapotrzebowania dla sojuszników, dlatego zdecydowano się na budowę tych maszyn za granicą – w Polsce i Czechosłowacji. Tylko w tych krajach istniały zakłady zdolne do podjęcia takiego wyzwania technologicznego. W 1952 roku w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego (WSK) w Mielcu rozpoczęto produkcję licencyjną samolotu Mig-15 pod polskim oznaczeniem Lim-1, co oznaczało „licencyjny myśliwiec – pierwszy". Równocześnie z uruchomieniem wytwarzania płatowców w WSK-Rzeszów rozpoczęto produkcję silnika RD-45SF pod oznaczeniem Lis-1 – „licencyjny silnik – pierwszy". Pierwszy egzemplarz Lim-1 był kopią późnoseryjnego Mig-15. 23 stycznia 1953 roku do Polski sprowadzono z ZSRR pierwsze egzemplarze zmodernizowanych Mig-15bis. Po półtorarocznym okresie przygotowań uruchomiono produkcję licencyjną tej konstrukcji pod oznaczeniem Lim-2 – „licencyjny myśliwiec – drugi", oraz silnika WK-1 – jako „licencyjny silnik drugi". Pierwszy egzemplarz nowego typu samolotu zszedł z taśmy montażowej 17 września 1954 roku, 17 dni po zakończeniu produkcji Lim-1. Lim-2 był podstawowym samolotem myśliwskim naszej armii do 1957 roku. W latach 60. Limy były coraz sukcesywniej wypierane z jednostek myśliwskich przez nowsze konstrukcje i przekazywane do jednostek myśliwsko-szturmowych oraz rozpoznawczych.

Maszyny latające w jednostkach myśliwskich osiągały różnego rodzaju „sukcesy". Zapobiegły m.in. jednej z powietrznych dezercji na zachód. W nocy z 19 na 20 lipca 1959 roku dwóch szeregowych uprowadziło dwupłatowy samolot sanitarny Po-2 z lotniska w Bydgoszczy. W celu jego przechwycenia wysłano dwa Limy. Co prawda ich piloci nie mogli dostrzec „kukuruźnika" z powodu ciemności, złej widoczności, niskiego pułapu lotu, braku świateł pozycyjnych na Po-2 oraz braku celowników radiolokacyjnych. Niemniej naprowadzane z ziemi myśliwce kilkukrotnie przeleciały w tak bliskiej odległości nad samolotem uciekinierów,



Fot. Archiwum Wojskowe w Oleśnicy, Wikipedia

LIM-2 – DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE:

SILNIK LIS-2
MAKSYMALNA MOC: 22,2 KN
UZBROJENIE: 1 DZIAŁKO NS-37 KAL. 37 MM, 2 DZIAŁKA NS-23 KAL. 23 MM
ZAŁOGA: 1
ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 10,08 M
DŁUGOŚĆ: 10,04 M
WYSOKOŚĆ: 3,40 M
MASA WŁASNA: 4000 KG
MAKSYMALNA MASA STARTOWA: 5700 KG
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA W LOCIE POZIOMYM: 1100 KM/H
PUŁAP: 15450 M
ZASIĘG: 1420 KM

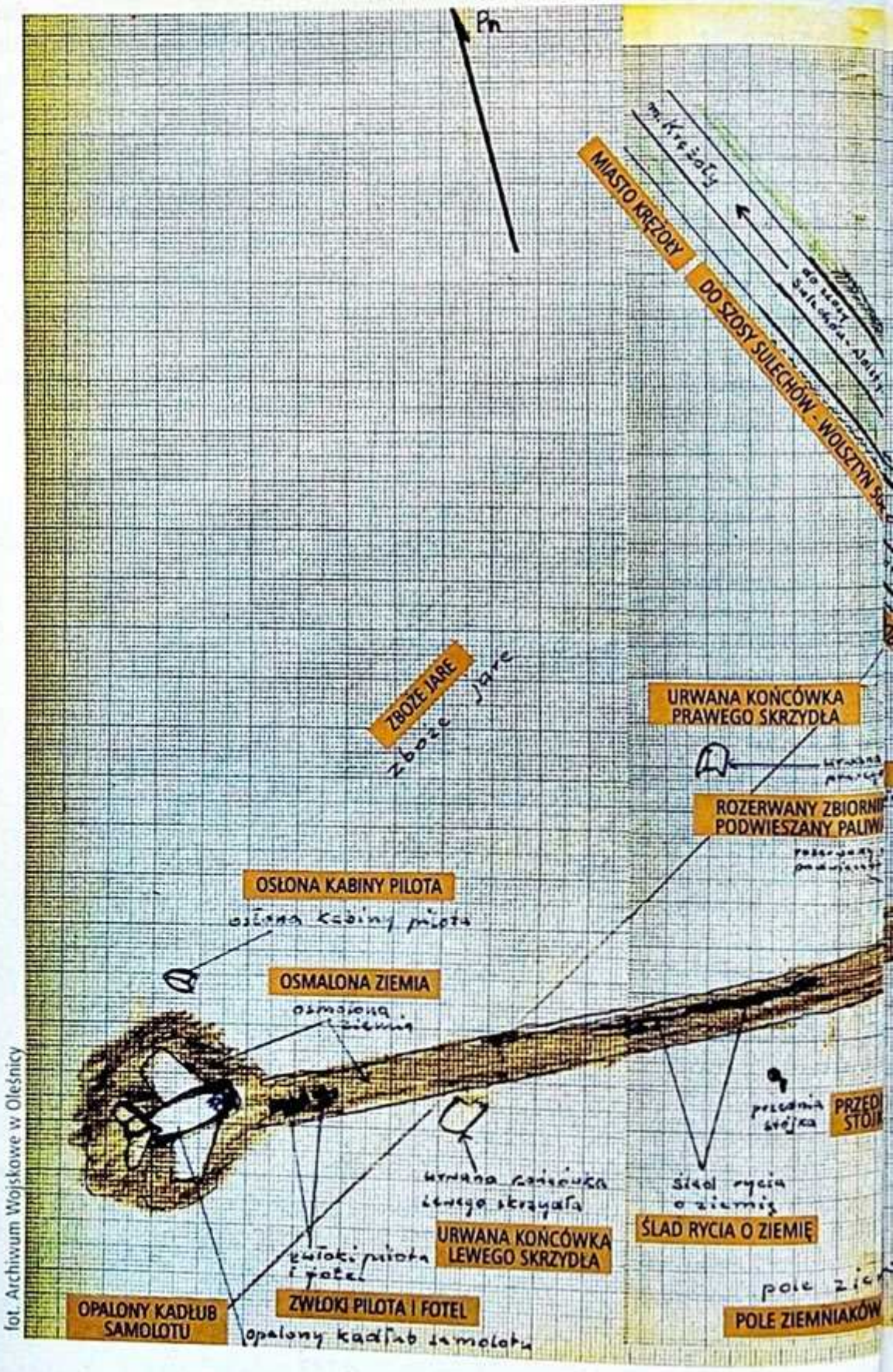
że napędziły pilotowi-uciekinierowi stracha. Do tego „kukuruźnik" wpadł w strugi powietrza za jednym z odrzutowców i utracił sterowność. Dwupłatowiec spadł w okolicy miejscowości Łobez i uległ zniszczeniu. Ranni pilot i pasażer kontynuowali ucieczkę na zachód, jednak 20 lipca zostali zatrzymani przez funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej i przekazani w ręce Wojskowej Służby Wewnętrznej.

Majowa katastrofa

Samoloty produkowane na licencji radzieckiego Mig-15bis przez kilkadziesiąt lat znajdowały się na wyposażeniu polskiej armii. W tym czasie około 40 maszyn utracono w katastrofach lotniczych. Przyczyny były różne, a ich ustalaniem zajmowała się wojskowa prokuratura oraz komisje badań wypadków lotniczych. Najczęściej zawodził czynnik ludzki, ale zdarzały się również zdarzenia „niewyjaśnione". Z katastrofą mamy do czynienia, gdy w wyniku wypadku lotniczego są ofiary śmiertelne w ludziach lub też w wyniku tego wypadku nastąpi zgon uczestnika w przeciągu 6 miesięcy od daty wypadku.

W AWO odnalazłem teczki dotyczące dwóch takich katastrof, które chciałbym zaprezentować Czytelnikom. Pierwsza dotyczy rozbicia się samolotu Lim-2 w maju 1967 roku. Według ustaleń śledztwa przyczyną utraty maszyny była brawura pilota. W „Meldunku o wszczęciu śledztwa" z 12 maja napisano: „W dniu 9 maja 1967 r. w jednostce Wojskowej Nr 5037 [45 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Powietrznej Kraju – przyp. autor] w Babimoście odbywały się loty nocne w zwykłych warunkach atmosferycznych. (...) ppor. Ludwik B. miał wykonać zadanie Nr 210 na dużej i małej wysokości". Ćwiczenie polegało na wejściu do strefy i wykonywaniu pełnych skrętów z przechyleniem 30º, nurkowania z kątem nieprzekraczającym 15º, oraz „górki" pod kątem 20º. Zgodnie z programem szkolenia manewry te należało wykonywać na wysokości od 1000 do 500 m.

Dalej w meldunku zapisano: „Po wystartowaniu na samolocie UT-Mig-15 [dwuosobowa maszyna szkoleniowa – przyp. autor] pod nadzorem instruktora (...) wykonał to ćwiczenie bez zastrzeżeń. W związku z tym otrzymał polecenie wykonania ćwiczenia samodzielnie na samolocie bojowym »Lim-2«. Po wykonaniu tego zadania na dużej wysokości, o godzinie 22:50 dnia 9 maja 1967 r. wystartował celem wykonania tegoż samego zadania na małej wysokości /500–1000 m/. Instruktor celem zachowania bezpieczeństwa lotu polecił pilotowi wykonać to zadanie na wysokości 1000–1500 m. Ppor. pil. B. jak to wynika z relacji przesłuchanych świadków – osób cywilnych, zamieszkałych w rejonie



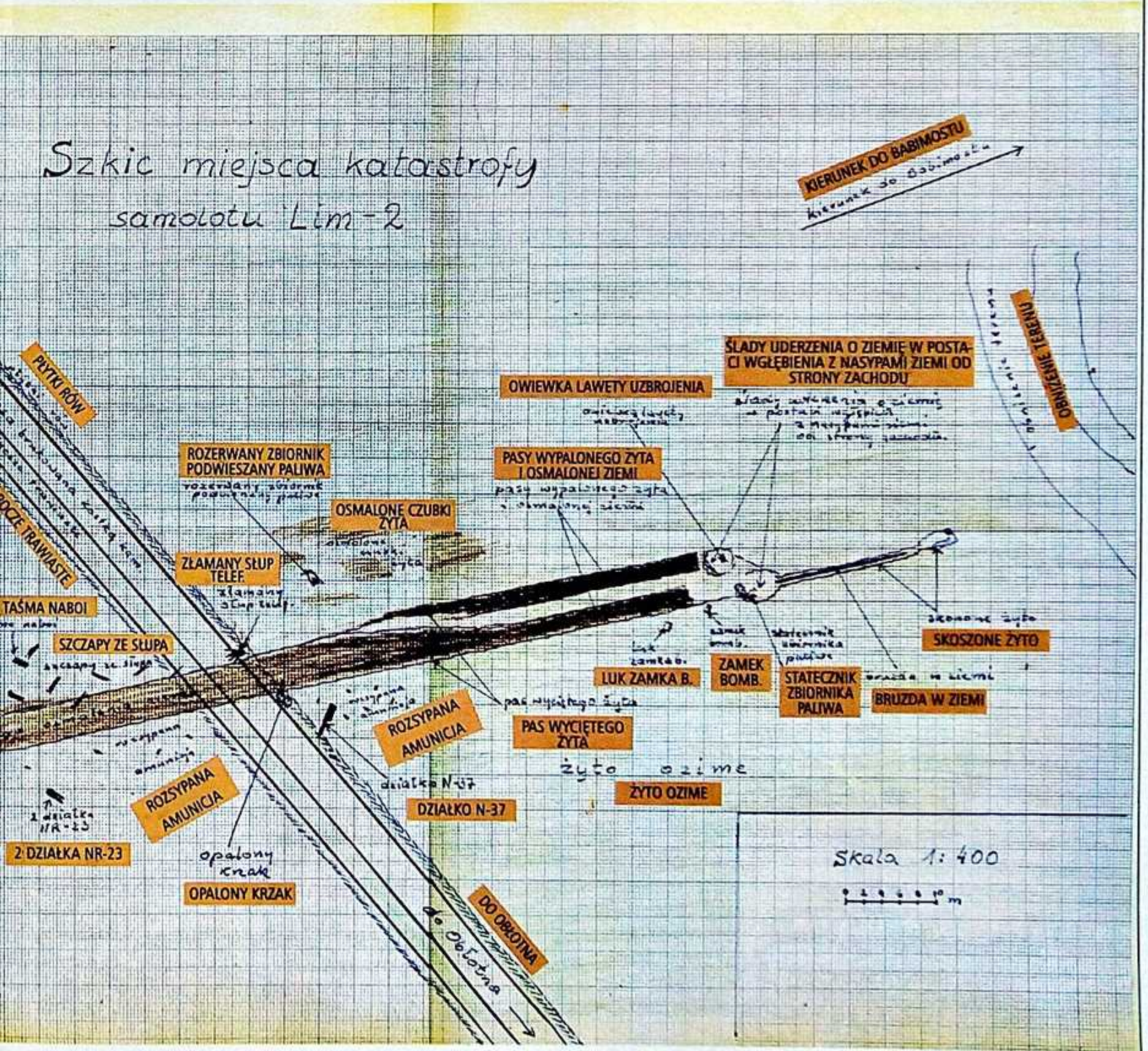
fot. Archiwum Wojskowe w Oleśnicy

Sulechowa, przelatywał nad Sulechowem i okolicznymi wioskami na bardzo małej wysokości /około 50 m/. W pobliżu miejsca zderzenia się z ziemią samolot leciał tak nisko, iż pościnał wierzchołki wysokopiennego lasu sosnowego. Przypuszczalnie niski lot był przyczyną wypadku. (...)".

Rozbiciu uległ płatowiec Lim-2 nr fabryczny 1 B01906 wyprodukowany przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego Mielec we wrześniu 1956 roku. Do chwili katastrofy maszyna miała 876 godzin 12 minut ogólnego nalotu i 1416 lądowań na koncie. Ten egzemplarz Lim-2 napędzał silnik Lis-2 nr fabryczny 526114 wyprodukowany przez WSK Rzeszów w marcu 1956 roku.

W ekspertyzie technicznej sporządzonej dla prokuratury napisano: „Samolot lecąc w kierunku m. Sulechów z kursem 280º z lekkim zwisem około 5–10º na lewe skrzydło, zderzył się z wierzchołkami drzew wysokopiennego lasu. W wyniku zderzenia nastąpiło ścięcie wierzchołków około 48 drzew o średnicy ściętych wierzchołków 2–10 cm i długości 0,2–3,5 m. Po przeleceniu następnie 500 m samolot zderzył się z ziemią z prędkością postępową około 350 km/godz. i pewną prędkością obrotową w lewo do około

Szkic miejsca katastrofy sporządzony przez wojskowego prokuratora. Napisy na tłach powtarzają tekst pisany ręcznie na pierwotnym dokumencie.



Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

osi pionowej. Zetknięcie samolotu z ziemią nastąpiło najpierw lewym skrzydłem ze zwisem około 45º, a następnie przednią częścią kadłuba z około zerowym kątem nachylenia. Na skutek istnienia prędkości obrotowej do około osi pionowej, po zderzeniu i odbiciu samolotu nastąpiło obrócenie go o około 180º w stosunku do pierwotnego kursu zderzenia. W wyniku zderzenia z ziemią nastąpiło zniszczenie przedniej i środkowej części kadłuba, wybuch paliwa i pożar samolotu".

W dalszej części napisano: „Samolot uległ zniszczeniu na skutek wybuchu, który nastąpił w momencie zderzenia się z ziemią. Częściowe uszkodzenie samolotu nastąpiło już w momencie zderzenia o drzewa, świadczy o tym obecność we wnętrzu skrzydła gałązek, igliwia i szyszek. Ponadto w lesie znaleziono: szczątki szkieł pozycyjnych i sygnalizacji podwozia, szczątki blach zbiorników podwieszanych oraz nity elementów płatowca. Pożaru samolotu w powietrzu nie było, gdyż nie stwierdzono opalenia szczątków samolotu, które odpadły przed miejscem zderzenia się samolotu z ziemią. Poza tym na odcinku około 21 m pierwotnego zetknięcia samolotu z ziemią, brak śladów opaleń na zbożu. Naoczni świadkowie obserwujący lot, pożaru w locie nie widzieli".

We wnioskach końcowych napisano: „Na podstawie badania przebiegu i okoliczności oraz wraku samolotu po wypadku komisja stwierdziła:

– samolot w czasie lotu był zatankowany w całości

– silnik pracował prawidłowo i w czasie zderzenia z ziemią obroty wynosiły około 10300 obr/min

– sterowanie samolotu było sprawne

– instalacja hydrauliczna sprawna

– źródła elektryczne sprawne pracowały prawidłowo

– przed zderzeniem z ziemią na samolocie nie było pożaru

Widok kadłuba Lim-2 od strony południowo-wschodniej.

Ślad wyorany przez samolot, który po uderzeniu w ziemię sunął po polu ziemniaków.

– urządzenie katapultowe było sprawne, brak śladów usiłowania katapultowania się przez pilota.

(...) W wyniku przeprowadzonych badań komisja nie stwierdziła defektów, które by miały związek z zaistniałym wypadkiem. Biorąc pod uwagę okoliczności i charakter wypadku komisja nie widzi związku przyczynowego z zaistniałym wypadkiem w ewentualnej niesprawności pozostałych a nie możliwych do sprawdzenia elementów samolotu".

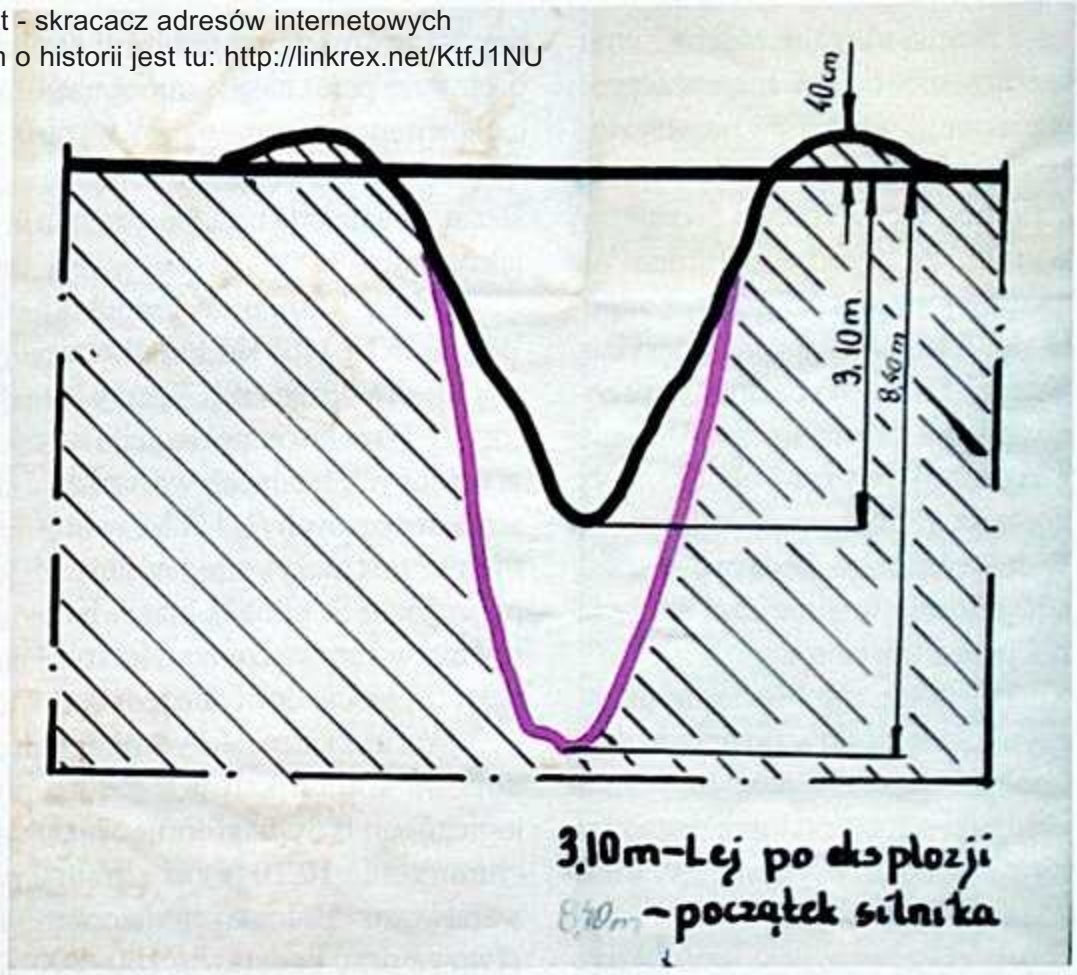
W postanowieniu o umorzeniu śledztwa napisano: „Proces szkolenia ppor. B. przebiegał prawidłowo: samolot na którym wykonywał on lot był sprawny technicznie; stan psychofizyczny pilota nie budził zastrzeżeń; warunki meteorologiczne w pełni odpowiadały wymogom wykonywanego ćwiczenia. Mając na względzie powyższe Prokurator Śl[ąskiego] O[kręgu] W[ojskowego] uznał, że przyczyną wypadku było naruszenie przez ppor. B. poleceń przełożonych dotyczących zasad przeprowadzenia ćwiczeń, a mianowicie: zniżenie się samolotem poniżej określonej wysokości, co doprowadziło do zderzenia się z drzewami, a w konsekwencji tego zderzenia do katastrofy, w której pilot poniósł śmierć – i wobec powyższego postanowieniem z dnia 3.VI.1967 r. śledztwo umorzył »wobec nie stwierdzenia czynu przestępnego«".

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU

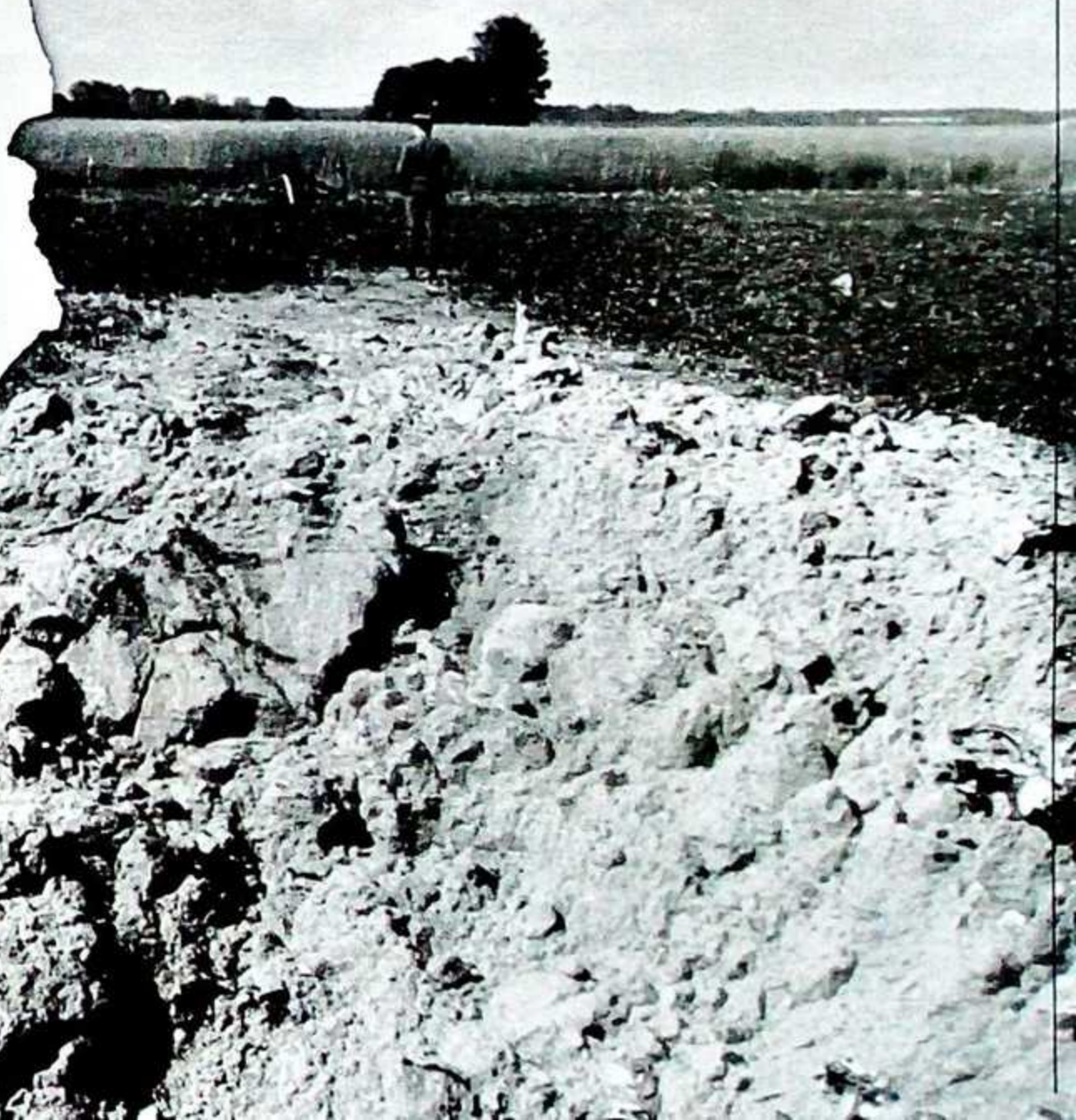
Czerwcowa katastrofa

36 dni później podczas ćwiczeń 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Obrony Powietrznej Kraju (OPK) utracono kolejną maszynę Lim-2. W „Meldunku o wszczęciu śledztwa" z 17 czerwca 1967 roku sporządzonym przez Prokuraturę Śląskiego Okręgu Wojskowego we Wrocławiu napisano: „Ppor. pil. Józef S. wykonywał w dniu 13 czerwca 1967 r. w godzinach przedpołudniowych lot po trasie Wrocław – Babimost – Poznań na wysokości 6 tys. metrów. Nad miejscowością Borzydar [powinno być Bożydar – przyp. autor], pow. Środa Wlkp. samolot z nieustalonych przyczyn wszedł w lot nurkowy, a następnie zderzył

Fragment schematu wypadku lotniczego w miejscowości Bożydar. Kolorem bordowym zaznaczono ślad rozrzutu ziemi i części samolotu.



Lej powstały po eksplozji maszyny.



się z ziemią ulegając całkowitemu zniszczeniu. (...) W toku przeprowadzonego śledztwa nie ustalono dotychczas przyczyn zderzenia z ziemią, lecz z zeznań świadków wynika, że przed zderzeniem na znacznej wysokości samolot zapalił się. Zdaniem ekipy inżynieryjnej Komisji Badań Wypadku Lotniczego samolot zapalił się po zderzeniu z ziemią. Powyższe okoliczności zostaną definitywnie wyjaśnione w dalszym toku śledztwa. Zarzutów nikomu w niniejszej sprawie nie przedstawiano".

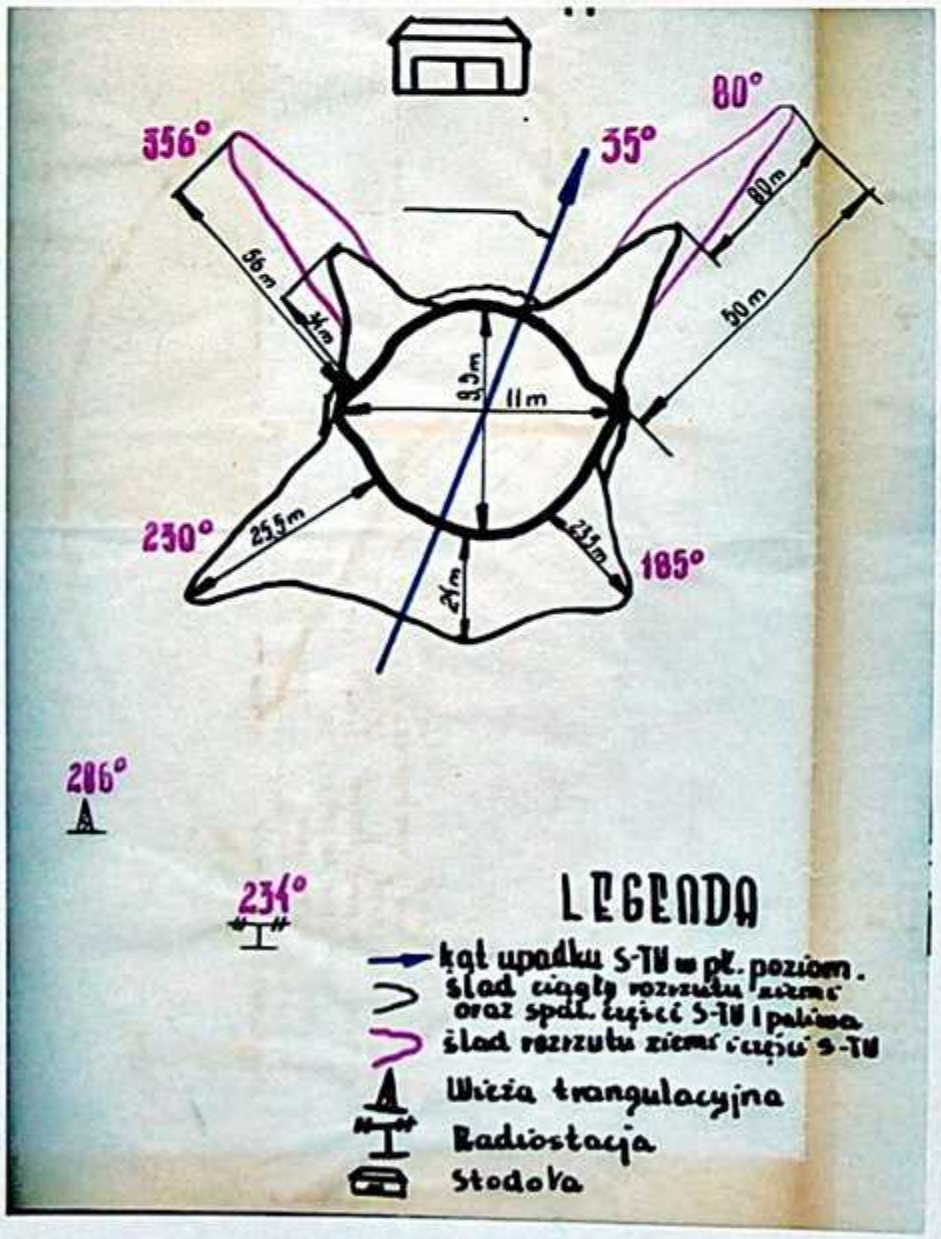
Dochodzenie i badanie przyczyn katastrofy trwało prawie dwa i pół miesiąca. W postanowieniu o umorzeniu śledztwa datowanym na 28 sierpnia czytamy: „W dniu 13.06.67 r. około godz. 10.31 w miejscowości Bożydar, pow. Środa Wlkp. ppor. pil. Józef S. pilotując samolot Lim-2, zderzył się z ziemią, ponosząc śmierć na miejscu, zaś pilotowany przez niego samolot uległ całkowitemu zniszczeniu. W wyniku przeprowadzonego w tej sprawie śledztwa ustalono następujący stan faktyczny:

W dniu 13.06.67 r. Jednostka Wojskowa Nr 1465 [11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego OPK – przyp. autor] we Wrocławiu prowadziła loty w dziennych trudnych warunkach atmosferycznych /DTWA/, w których uczestniczył między innymi ppor. Józef S. pilot II klasy. Kierownictwo prowadzonymi lotami – objął osobiście dowódca jednostki (...). Warunki atmosferyczne tego dnia wg komunikatów meteorologicznego były następujące: zachmurzenie 10/10 przez chmury warstwowo-opadowe i średnie warstwowe przy podstawie 150–200 m. W drugiej połowie podwyższenie chmur do 250–350 m, okresami opady deszczu przy widzialności 4–6 km, widzialność po przejściu opadów do 10 km. Górna granica chmur 4–5 tys. metrów. Faktyczny stan pogody w czasie rozpoczęcia i trwania lotów przedstawiał się następująco: zachmurzenie 10/10 podstawa chmur 450 m, widzialność 7 km, opad deszczu przelotnego, wiatr o kierunku 330º, jego siła 6m/sek. Na trasie przelotu wypiętrzone chmury typu cumulus o górnej podstawie od 5000–7000 m. W opisanych wyżej warunkach atmosferycznych przystąpiono do wykonywania zadania.

Tego dnia o godz. 10.10 z lotniska Wrocław wystartował na samolocie Lim-2 ppor. pil. Józef S. w celu wykonania lotu po trasie Wrocław-Poznań z lądowaniem na lotnisku Babimost w dziennych trudnych warunkach atmosferycznych wg ćwiczenia Nr 190 Psz. L-65.

W czasie lotu po trasie na wysokości 6500 m – ppor. pil. S. utrzymywał łączność radiową z SSD [Startowe Stanowisko Dowodzenia – przyp. autor] Wrocław i SSD Babimost, kontrolując swój lot przy pomocy radionamiarów podawanych z radionamiernika RSL-Babimost [Radiolokacyjny System Lądowania – przyp. autor]. O godz. 10.25'54" pilot poprosił radionamiernik lotniska Babimost /„daj priboj"/ [o podanie kursu – przyp. autora] i o godz. 10.28'06" – otrzymany namiar pokwitował, kontynuując w dalszym ciągu lot po trasie. O godz. 10.29'53" ppor. S. przekazał meldunek radiowy na lotnisko Babimost, z którego treści wynikało, że na wspomnianym lotnisku będzie za 7 minut. Po upływie około 20 sekund od ostatniego meldunku, wymieniony jeszcze meldował, wypowiadając słowa: „kasyno trzy... trzy", lecz meldunku tego już nie dokończył, a około godz. 10.31 pilotowany przez niego samolot zderzył się z ziemią z kątem nurkowania około 70–80º i prędkością, około 1000 km/godz.".

W wyniku katastrofy zginął pilot, a maszyna uległa całkowitemu



Schemat miejsca katastrofy widoczny z góry.

zniszczeniu. Intensywne prace powołanej komisji nie pozwoliły na jednoznaczne ustalenie przyczyn wypadku. Śledczy rozważali dwie możliwości: „ewentualne porażenie pilota prądem na skutek wyładowań atmosferycznych lub nagłe wyłączenie świadomości pilota w związku z pogorszeniem się jego stanu zdrowia". Wypadek został zaliczony do grupy „niewyjaśnione".

We wspomnianym postanowieniu o umorzeniu śledztwa napisano: „Również wyniki przeprowadzonego śledztwa nie pozwalają na stanowcze stwierdzenie przyczyn zaistniałej katastrofy, nie mniej jednak zachodzi prawdopodobieństwo nagłego pogorszenia się stanu zdrowia pilota, bowiem z otrzymanej informacji z Państwowego Instytutu-Hydrologiczno-Meteorologicznego nie wynika, by w rejonie miejscowości Bożydar notowano w tym czasie wyładowania atmosferyczne. Nie zdołano również ustalić przyczyn ewentualnego pogorszenia się stanu zdrowia pilota, tym bardziej, że wymieniony w okresie służby wojskowej na nic się nie uskarżał, jak również jego stan fizyczny i psychiczny przed lotami nie budził zastrzeżeń. W toku śledztwa nie ustalono również, by zaistniała katastrofa lotnicza w której poniósł śmierć ppor. pil. Józef S. – była wynikiem złej organizacji i sposobu prowadzenia lotów bądź jakichkolwiek wad technicznych sprzętu. W tej sytuacji powyższe zdarzenie należy uznać jako nieszczęśliwy wypadek, niezawiniony przez osoby trzecie i toczące się postępowanie karne wobec nie stwierdzenia czynu przestępnego – umorzyć".

Autor dziękuje Cezaremu Piotrowskiemu za pomoc podczas przygotowania tej publikacji.

Radosław Szewczyk

Historyk, dziennikarz, pracownik Archiwum Wojskowego w Oleśnicy.

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE:
Archiwum Wojskowe w Oleśnicy (AWO)
sygn. AWO 461-2440/73/105, 461-2440/73/106
sygn. AWO 461-2440/73/134, 461-2440/73/135

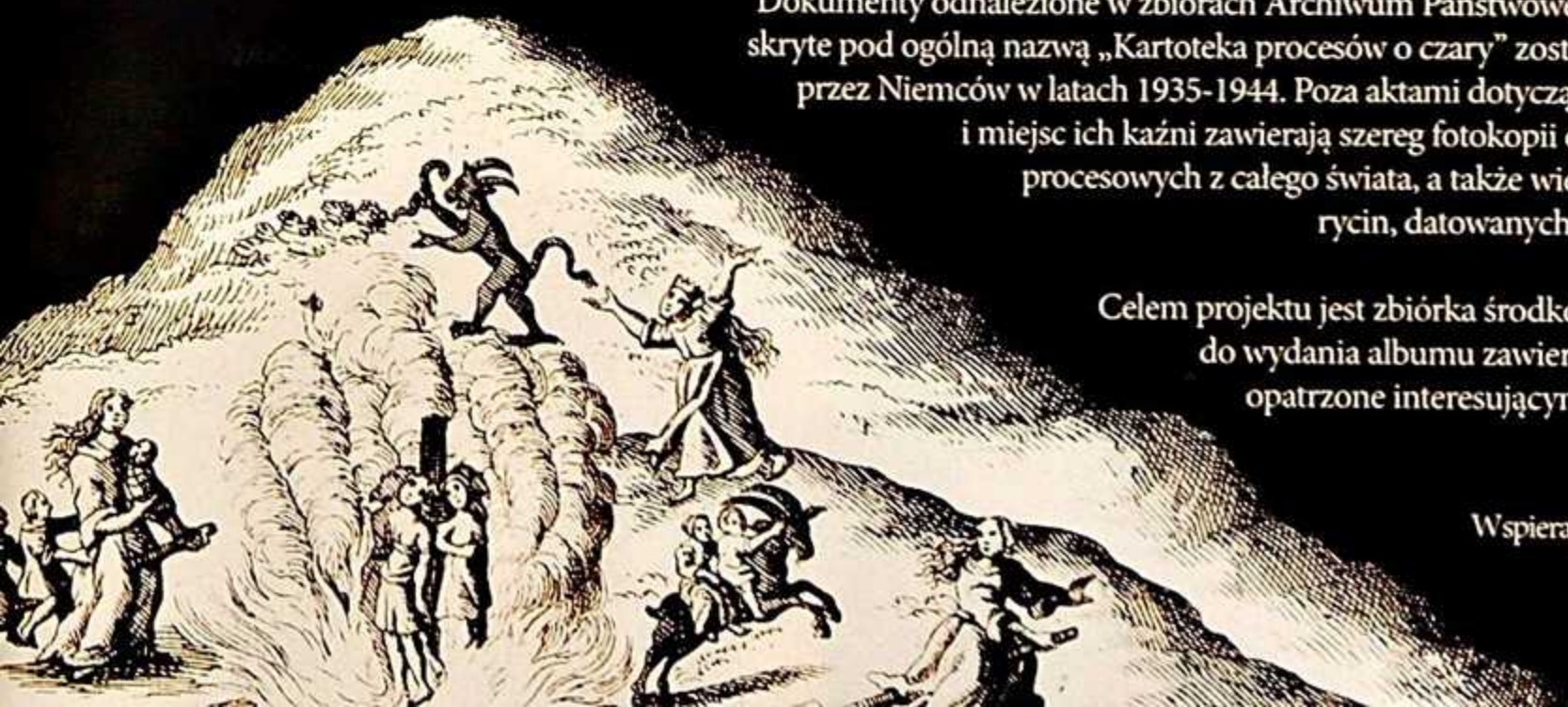
LITERATURA:
Bartosik S., Bogdański M., Senkowski R., „Katastrofy, awarie, uszkodzenia w polskim lotnictwie wojskowym 1961-1970", Toruń 2011.
Mikołajczuk M., „Rozwój lotnictwa polskiego w latach pięćdziesiątych. II etap: lata 1953-1956", Lotnictwo Wojskowe nr 6/2000, ss. 43-49.
Mikołajczuk M., „Samolot myśliwski MiG-15", Piekary Śląskie, Warszawa 2010.
Piotrowski P., „System Obrony Powietrznej Polski w latach 1959-90", Lotnictwo Wojskowe nr 4/2002, ss. 33-37.

REKLAMA

Zapraszamy do udziału w projekcie naukowym, noszącym intrygującą nazwę:

CZAROWNICE HIMMLERA

z niemieckiej kartoteki procesów o czary



Dokumenty odnalezione w zbiorach Archiwum Państwowego w Poznaniu, skryte pod ogólną nazwą „Kartoteka procesów o czary" zostały wytworzone przez Niemców w latach 1935-1944. Poza aktami dotyczącymi czarownic i miejsc ich kaźni zawierają szereg fotokopii oryginanych akt procesowych z całego świata, a także wiele unikatowych rycin, datowanych na XV i XVI w.

Celem projektu jest zbiórka środków niezbędnych do wydania albumu zawierającej ilustracje, opatrzone interesującym komentarzem naukowym.

Wspieraj nas na platformie

Polak pomagapl

BADANIA ARCHEOLOGICZNE NA WESTERPLATTE

Kolejny, trzeci sezon badań archeologicznych na Westerplatte prowadzony przez Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 przynosi coraz więcej ciekawych i zaskakujących odkryć oraz zabytków – pamiątek związanych z Wojskową Składnicą Tranzytową i jej obroną we wrześniu 1939 roku.

Koniec roku to czas na krótkie podsumowanie dotychczasowych prac oraz odnalezionych zabytków. Ich skromny ułamek prezentowany był przez ponad rok na wystawie w Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, którego Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 stało się oddziałem w kwietniu 2017 roku. Wystawa czasowa „Westerplatte w 7 odsłonach" cieszyła się ogromnym zainteresowaniem dziesiątków tysięcy zwiedzających, z których wielu przyjechało z odległych zakątków Polski tylko po to, by zetknąć się z bliska z przedmiotami związanymi z polskimi bohaterami. Wśród nich byli również krewni Obrońców Westerplatte. Nieco ponad 200 zabytków opowiadało m.in. historię powstania Składnicy, jej funkcjonowanie, obronę w 1939 roku, a także smutny, a nieznany szerzej tragiczny epizod obozu karnego na Westerplatte w latach 1939–1941. Nie pominęliśmy także dziejów powojennych półwyspu, gdy częstokroć w sposób celowy niszczono wszystko to, co miało przypominać historię Wojska Polskiego II RP na Westerplatte.

Muzeum Westerplatte

Badania archeologiczne prowadzone od 2016 roku przez Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 to pierwsze tak duże badania na Westerplatte prowadzone od zakończenia II wojny światowej. Oczywiście starsi czytelnicy „Odkrywcy" doskonale pamiętają relacje i fotoreportaże opisujące stan półwyspu Westerplatte oraz prowadzone tam pierwsze sondażowe prace archeologiczne, które zamieszczałem w niniejszym czasopiśmie w latach 2003–2007. Wówczas to, co robiłem na Westerplatte wespół m.in. z kolegami

Polski guzik wz. 1919 znaleziony w trakcie badań archeologicznych w pobliżu reliktów Starych Koszar.

ze Stowarzyszenia Rekonstrukcji Historycznej Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte (SRHWST) oraz dr. Marianem Kwapińskim, ówczesnym Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, przyniosło w roku 2006 niespodziewany efekt. Promowane przeze mnie hasło budowy „Muzeum Westerplatte" – realizacji największego marzenia Obrońców Westerplatte – jeszcze za życia tych kilku nielicznych, jacy wówczas żyli, zostało w końcu podjęte. Szeroko zakrojone prace, w tym sondażowe badania archeologiczne, zmierzały do jednego celu: otwarcia Muzeum Westerplatte w 70. rocznicę wybuchu II wojny światowej. Byliśmy niemal o kilka kroków od realizacji tego celu.

Szacowany na około 56 mln zł projekt rewitalizacji i rewaloryzacji półwyspu Westerplatte, przy którego tworzeniu wówczas współpracowałem z inż. arch. Igorem Z. Strzokiem, zakładał m.in.: rekonstrukcję skrzydła Koszar, Starych Koszar, Willi Oficerskiej i Podoficerskiej, Kasyna Podoficerskiego (a więc obiektów, które przetrwały obronę w 1939 roku); połączenie funkcji muzealno-kommemoratywnych z rekreacyjno-parkowymi oraz zapewnienie zwiedzającym usług uzupełniających; eliminację w największym możliwym zakresie wszystkich elementów architektoniczno-infrastrukturalnych zakłócających krajobraz historycznego pola bitwy (przy pełnej świadomości że dysponujemy obecnie tylko pewnym jego fragmentem); uczytelnienie wszystkich elementów architektonicznych dawnej WST, w formie odkrywek archeologicznych, zakonserwowanych lub uzupełnionych fundamentów, uczytelnionych lub odtworzonych częściowo – tam gdzie jest to możliwe – form ziemnych, poddanych renowacji obiektów murowanych. Zdążyliśmy zrobić niewiele. Odgruzowaliśmy i udostępniliśmy suterenę ruiny skrzydła Koszar wraz z Wartownią nr 6, wyremontowaliśmy

POLSKI ORZEŁEK WOJSKOWY. STAN TUŻ PO WYDOBYCIU Z ZIEMI

ORZEŁEK WZ. 33 – DANE TECHNICZNE:
MASA: 13,5 G (+/– 7%)
WYSOKOŚĆ: 59 MM (+/– 5%)
SZEROKOŚĆ: 43 MM (+/– 5%)
GRUBOŚĆ BLACHY: 0,9 MM

ORZEŁEK WZ. 33 przedstawia orła z koroną, siedzącego na tarczy z rozpostartymi w górę skrzydłami. Używany był do rogatywek garnizonowych wz. 27, a potem wz. 35. W niektórych jednostkach używany do furażerek w miejsce proporczyków.

Wprowadzony dokumentem „Warunki techniczne materiałów wojskowych – Orzełek" przez MSW z 25 lutego 1933 roku. Opracowany przez zespół kpt. int. Rerutkiewicza. WZOROWANY NA KONSTRUKCJI ORZEŁKA WZ. 19. OZNACZENIE WZ. 33 JEST NIEOFICJALNE I PRZYJMUJE SIĘ JE OD DATY WPROWADZENIA DO UŻYTKU.

WYKONYWANY Z BLACHY BIAŁEGO METALU (ALPAKI) O SKŁADZIE CHEMICZNYM NIKLU 14%, MIEDZI OKOŁO 66% I CYNKU OKOŁO 20%. Wytłoczony wypukło na zewnątrz. Po wytłoczeniu oksydowany na stare srebro. Z tyłu umieszczano symetrycznie dwa uszka, służące do przymocowania orzełka do czapki. Uszka wykonywano z drutu miedzianego o średnicy 1,38 mm. Przy produkcji dopuszczano odchylenia wymiarowe około 5%, przy wadze około 7%. (źródło: dobroni.pl)

Oznaki kołnierzowe Batalionu Silnikowego z Modlina, który oddelegowywał podoficerów do obsługi pociągu elektrogeneratorowego.

Część odsłoniętych reliktów Kasyna Podoficerskiego.

i 1 września 2007 roku udostępniliśmy zwiedzającym placówkę „Fort" (od 2008 roku zabytek ten jest zamknięty i ponownie popada w ruinę – temat na odrębny artykuł), zrekonstruowaliśmy bramę kolejową Składnicy, uczytelniliśmy relikty budynku zawiadowcy stacji, magazynów (schronów) amunicyjnych nr 1, 2, 3, 4, 10 i 11, odtworzyliśmy wał ziemny, na którym znajdowała się placówka „Wał" oraz przebieg toru nr 1, odsłoniliśmy relikty magazynu paliw elektrogeneratora Składnicy.

Reaktywacja projektu

Rok 2015 to reaktywacja projektu budowy Muzeum Westerplatte, którego ideę przez te wszystkie lata podtrzymywali członkowie SRHWST, kompletując archiwalną dokumentację, fotografie i relacje. Już wiosną 2016 roku kierowane przeze mnie Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 rozpoczęło I etap badań archeologicznych, które poprzedzać mają planowaną rekonstrukcję wielu obiektów Składnicy i budowę muzeum. Badania archeologiczne prowadzone są za zgodą Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i patronuje im Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Przygotowany program badawczy przez Dział Archeologiczny kierowany przez Filipa Kuczmę oraz stworzony z pomocą archeologów: Wojciecha Samóla, Adama Dziewanowskiego i Krzysztofa Dyrdę dał jednak wspaniały rezultaty już w pierwszych godzinach pracy. Tuż pod powierzchnią ziemi precyzyjnie wymierzone sondaże ukazały relikty fundamentów Willi Oficerskiej oraz szereg zabytków ruchomych związanych ze Składnicą. Kolejne tygodnie i miesiące prac przyniosły kolejne ciekawe odkrycia. Okazuje się, że westerplacka ziemia nadal ma w sobie historię sięgającą jeszcze desantu Francuzów, ich walk w tym miejscu z Rosjanami i śmierci pułkownika de Bréhan hrabiego de Plélo w 1734 roku. Oczywiście także i to, co najcenniejsze dla Polaków, czyli zabytki związane z polską Składnicą. Nierzadko wiele odkrytych zabytków można przypisać do konkretnych wydarzeń, a nawet osób. To są cechy, które świadczą o ich szczególnej wartości. Gdy Obrońców Westerplatte wśród nas już nie ma, to właśnie te przedmioty,

Kałamarz z Kasyna Podoficerskiego.

Polski Orzełek Wojskowy oraz oznaki kołnierzowe 63. pp odnalezione przy reliktach Kasyna Podoficerskie

Kotwiczki – oznaki kołnierzowe 1. Morskiego Pułku Strzelców, który w latach 1934-1937 oddelegowywał co pół roku pluton do służby wartowniczej.

Polski but saperski wz. 1931. Do tej pory znaleziono 6 par, które znajdowały się w warsztacie szewskim w Kasynie Podoficerskim.

Magazynek rkm Browning wz. 1928.

Jeden z dziesięciu dotychczas odnalezionych Orełków na Westerplatte.

czasem niezwykle drobne i wydawałoby się niegodne uwagi, są dziś jedynymi autentycznymi świadkami historii i dramatycznych wydarzeń, jakie miały miejsce w 1939 roku. Są one niezwykle ważne dla podtrzymywania pamięci o Polskich Bohaterach z Westerplatte.

I tak w 2016 roku przeprowadziliśmy badania archeologiczne, odsłaniając relikty Wartowni Nr 5, Willi Oficerskiej oraz plotu z siatki Ledóchowskiego, który dzięki naszym badaniom okazał się być tak naprawdę zaporą przeciwpancerną. Obszar objęty pracami wyniósł 7977 m^2. Odnaleźliśmy na nim ponad 4500 zabytków ruchomych, z czego za szczególnie cenne ze względów historycznych i ekspozycyjnych uznaliśmy ponad 1700 obiektów.

W 2017 roku badania archeologiczne objęły relikty Starych Koszar, Budynku Administracyjnego, popielnika i lej niemieckiej bomby SC-250 zrzuconej 2 września 1939 roku, a która doprowadziła do zniszczenia Wartowni Nr 5. Obszar badań, na którym odnaleźliśmy ponad 9600 zabytków ruchomych, z czego za szczególnie cenne

ze względów historycznych i ekspozycyjnych uznaliśmy 4200 obiektów, wynosił 4174 m^2.

Trwający obecnie III etap podzielony na dwie części obejmuje południową część Kasyna Podoficerskiego. Obszar badań archeologicznych wynosi 5573 m^2, a obszar badań georadarowych 21660 m^2. Prace trwają od maja i planowo zakończą się 7 grudnia. Tylko do końca września odnaleźliśmy niemal 10 tysięcy zabytków ruchomych. Za szczególnie cenne uznaliśmy ponad 2000 obiektów. Kilka z nich prezentuję na załączonych fotografiach.

Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 nie dysponuje niestety jeszcze żadnym obiektem ani terenem na Westerplatte. Niemniej jednak staramy się dbać o cały obszar i zabytki, także o te miejsca, które są niedostępne cywilom. Tu podkreślić muszę jedną ważną rzecz. Westerplatte to teren pola bitwy (tak naprawdę nie jednej) i podlega szczególnej ochronie jako jeden z „Pomników Historii". Niestety mimo prawnej ochrony na Westerplatte cały czas prowadzone są nocami nielegalne poszukiwania. Zwrócić też trzeba uwagę na to, że mimo prowadzonych od zakończenia wojny kilkukrotnych akcji rozminowywania z niewypałów i niewybuchów półwyspu Westerplatte, nadal można bez większego problemu natknąć się na materiały niebezpieczne zalegające płytko pod powierzchnią ziemi. Stąd też dziwi, mimo sygnalizowania problemu właściwym miejskim instytucjom, brak stosownych informacji dla zwiedzających o zakazie schodzenia z wyznaczonych tras zwiedzania (a i tak nie ma gwarancji, że podczas akcji rozminowania Westerplatte m.in. w latach 60. XX wieku usunięto z tych miejsc wszystkie niewypały i niewybuchy). Dla przykładu podam, że tylko z obszaru I etapu badań archeologicznych współpracujący z Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 saperzy z 43. Batalionu Saperów Marynarki Wojennej usunęli aż 132 przedmioty wybuchowe i niebezpieczne. Co ciekawe był to teren przed laty już wielokrotnie rozminowywany, a ostatni raz w 2009 roku przez firmę prywatną (z racji wizyty kanclerz Merkel i premiera Putina). Wśród odnalezionych w 2016 roku materiałów niebezpiecznych były m.in. pociski artyleryjskie kalibrów 150 mm (leżące tuż obok głównej alei prowadzącej do kopca z pomnikiem), 88 mm i 40 mm, granaty ręczne, fragmenty lotniczych bomb zapalających („pozostałości" po bombardowaniu 2 września 1939 roku), pancerzownice Panzerfaust 60 oraz amunicja strzelecka różnych kalibrów. Nasze badania archeologiczne jak widać mają też jeszcze jedną ważną zaletę: teren Westerplatte objęty badaniami staje się całkowicie

Emaliowane tabliczki z numerami pokojów w Kasynie Podoficerskim.

Polska patka kołnierzowa wz. 1936.

bezpieczny dla zwiedzających oraz przyszłych prac budowlanych związanych z rekonstrukcją obiektów Składnicy.

Czytelnikom „Odkrywcy" zainteresowanym badaniami archeologicznymi na półwyspie i realizacją projektu budowy muzeum, rewitalizacji i rewaloryzacji Westerplatte, sukcesywnie będziemy przybliżać dotychczasowe wyniki prac w najbliższych numerach miesięcznika.

Mariusz Wójtowicz-Podhorski
Badacz obrony Westerplatte, od 2001 roku działa aktywnie na rzecz rewaloryzacji i rewitalizacji Westerplatte oraz budowy w tym miejscu nowoczesnego muzeum. Do jego sukcesów należy m.in. uratowanie wielu zabytków Westerplatte od zniszczenia. Od 2016 roku ponownie kieruje Muzeum Westerplatte (wcześniej w l. 2006-2007).

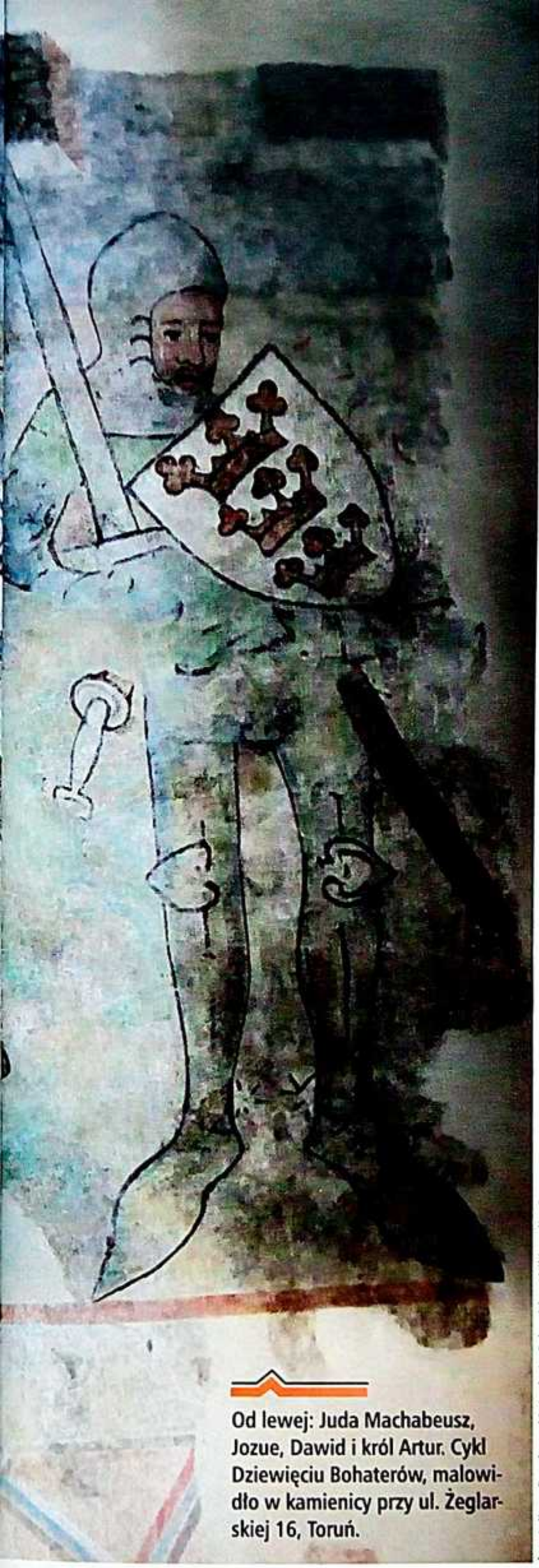
Fragmenty rogatywki garnizonowej wz. 1935 z zachowanym Orzełkiem wz. 1919.

Trzon zespołu badawczego na Westerplatte. Od lewej: kierownik badań archeologicznych Filip Kuczma, kierownik Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 Mariusz Wójtowicz-Podhorski oraz archeolodzy Wojciech Samól i Adam Dziewanowski.

KRÓL ARTUR
Z TORUNIA

KATARZYNA OGRODNIK-FUJCIK

W grudniu 2016 roku, podczas prac remontowo-adaptacyjnych w kamienicy przy ulicy Żeglarskiej 16 w Toruniu, dokonano odkrycia malowideł ściennych, które przedstawiają – między innymi – króla Artura.



Od lewej: Juda Machabeusz, Jozue, Dawid i król Artur. Cykl Dziewięciu Bohaterów, malowidło w kamienicy przy ul. Żeglarskiej 16, Toruń.

fot. Juliusz Raczkowski, Ludwig Schneider, Wikimedia Commons

Camelot, legendarna siedziba króla Artura. Malowidło w wieży mieszkalnej w Siedlęcinie koło Jeleniej Góry, ok. 1320-1330.

Średniowieczna Europa, od Wysp Brytyjskich po Półwyspy Iberyjski i Apeniński, żyła romansami arturiańskimi i losami ich bohaterów. Echa owej arturiańskiej gorączki pozostają żywe po dziś dzień, nadal rozpalając wyobraźnię i pchając do poszukiwań pamiątek po niej. Naukowcy i pasjonaci starają się ustalić, między innymi, historyczną tożsamość samego króla Artura oraz poszukują jego siedziby. Camelot to oczywiście miejsce legendarne, jednak jego rzeczywista lokalizacja od wielu lat stanowi przedmiot badań archeologów i historyków. Według najnowszych ustaleń miało ono znajdować się w pobliżu Huddersfield, w północnej Anglii, gdzie po dziś dzień można oglądać pozostałości niewielkiego rzymskiego fortu. „Kandydatami" do tego jakże zaszczytnego tytułu pozostają również Winchester czy zamek Cadbury.

Legendy i romanse związane z królem Arturem cieszyły się wielką popularnością także na dworach Europy Środkowej, o czym świadczą imiona bohaterów arturiańskich nadawane synom i córkom śląskich rodów rycerskich. Mieliśmy zatem Iwajna, Gawina, Parsifala, Hektora czy Izoldę. Z kolei książęta śląscy, którzy ulegli tej modzie i ze szczególnym zapałem pielęgnowali ideały zachodnioeuropejskiej kultury dworskiej to Henryk I jaworski (1296–1346) oraz książę brzesko-legnicki Ludwik II (1380–1436). Ten pierwszy w latach 20. lub 30. XIV wieku zlecił wykonanie dekoracji malarskiej jednej ze swych siedzib reprezentacyjnych – wieży mieszkalnej w Siedlęcinie koło Jeleniej Góry. Malowidła owe po dziś dzień zdobią południową i częściowo zachodnią ścianę Wielkiej Sali wieży i pozostają jedynym na świecie, zachowanym *in situ*, ściennym przedstawieniem najsłynniejszego z rycerzy Okrągłego Stołu – sir Lancelota z Jeziora. Z kolei Ludwik II, książę legnicko-brzeski, słynący ze swej rozrzutności podróżnik, pielgrzym do Ziemi Świętej i założyciel rycerskiego stowarzyszenia „Rudenband" („Obroża Psa Gończego"), ufundował malowidła przedstawiające Dziewięciu Mężnych Bohaterów. Po dziś dzień można oglądać je w wieży św. Jadwigi na zamku piastowskim w Legnicy.

Jak dowodzi przypadkowe odkrycie dokonane w jednej z kamienic patrycjuszowskich w grudniu 2016 roku w Toruniu, również co bogatszych mieszczan stać było na podążanie z duchem czasu, >>>

>>> czyli za modą na wszystko, co arturiańskie.

Nie tylko piernik i Kopernik...

Toruńska starówka słynie ze swych średniowiecznych malowideł ściennych, zachowanych licznie we wnętrzach kamienic mieszczańskich. Praktycznie co roku dokonywane są tutaj kolejne odkrycia. Świecka tematyka owych wystrojów oraz obfitość ich występowania czyni je wyjątkowymi nie tylko w skali Polski, ale i Europy. Pod tym względem w Europie Środkowej jedynie Lubeka przewyższa Toruń. Skąd tutaj tak licznie zachowane pamiątki mieszczańskiej przeszłości? Odpowiedź jest prosta: toruńska starówka nie podzieliła smutnego losu wielu miast zniszczonych w czasie drugiej wojny światowej.

Historia odkryć średniowiecznych malowideł ściennych sięga tutaj początku XX wieku, czyli okresu jeszcze przed pierwszą wojną światową. Podobnie jak w przypadku jednego z pierwszych, dokonanego w kamienicy przy Rynku Staromiejskim 36, wiele z owych odkryć miało i ma charakter przypadkowy. W tym także to najnowsze, z roku 2016, związane z Dziewięcioma Mężnymi Bohaterami.

Motyw Dziewięciu Mężnych Bohaterów, przykładów idealnego rycerza i wojownika, został wprowadzony do literatury we wczesnym wieku XIV, po raz pierwszy we francuskim romansie „Vaeux du paon" autorstwa Jacquesa de Longuyon. W czasie gdy Europę na dobre opanowała moda na wszystko, co arturiańskie, motyw ów był bardzo chętnie eksploatowany. Wykorzystywano go nie tylko w literaturze, ale także w architekturze i sztuce. Mężnych wspomina „Alliterative Morte Arthure" oraz „The Parlement of the Three Ages". W przedmowie do „Le Morte d'Arthur" Malory'ego, William Caxton zaznacza, iż księga opowiada o czynach pierwszego z chrześcijańskich Mężnych, króla Artura. Oprócz bohaterów chrześcijańskich (króla Artura, Karola Wielkiego, przywódcy I krucjaty Gotfryda de Bouillon) do Mężnych zaliczali się władcy żydowscy (Jozue, Juda Machabeusz i Dawid) oraz herosi i wielcy wodzowie świata antycznego (Juliusz Cezar, Aleksander Wielki i Hektor). Jeśli chodzi o malowidła ścienne przedstawiające Bohaterów, zachowały się one we Włoszech i w Polsce. We Włoszech na zamku Roncolo w Trydencie, gdzie zamożni bracia Niklaus i Franz Vintler, którzy w latach 1385–1388 zakupili zamek, zlecili wykonanie dekoracji tzw. Domu Letniego trzema cyklami malowideł o tematyce arturiańskiej (cykle Tristana, Wigalois i Garela). Dodatkowo ściany zewnętrznej loggi, łączącej ów letni dom z pałacem głównym, zostały przyozdobione wizerunkami Dziewięciu Bohaterów. Doskonale zachowane przedstawienie samego króla Artura – ukazanego obok innych Mężnych – możemy oglądać w sali reprezentacyjnej zamku La Manta w pobliżu Saluzzo w Piedmoncie. Zdaniem historyków sztuki, tamtejsze malowidła musiały powstać w latach 1415–1420 na zlecenie Valerana Saluzzo, w owym czasie właściciela zamku, przedstawiciela znamienitego miejscowego rodu. Dziewięciu Bohaterów ukazanych na malowidłach to najprawdopodobniej portrety członków rodu, w tym samego Valerana.

Modlitwa w Ogrójcu. Malowidło w kamienicy przy ul. Żeglarskiej 16, Toruń.

LOKALIZACJA MALOWIDEŁ DZIEWIĘCIU MĘŻNYCH BOHATERÓW

Oprócz Półwyspu Apenińskiego malowidła ścienne przedstawiające Dziewięciu Bohaterów zachowały się jeszcze tylko w Polsce, w Toruniu i w Legnicy.

Król Artur z Torunia

Malowidła w kamienicy przy ulicy Żeglarskiej 16 w Toruniu, odkryte przypadkowo w roku 2016, zachowały się fragmentarycznie na ścianach zachodniej i południowej dawnej świetlicy. Na ścianie południowej jest to Modlitwa w Ogrójcu, jedno z najwcześniejszych w państwie zakonnym przedstawień tego tematu pasyjnego, na ścianie zachodniej – interesujący nas cykl Dziewięciu Bohaterów, najprawdopodobniej początkowo obejmujący też ścianę północną. Obecnie są to cztery >>>

>>> figury z dziewięciu (licząc od południa): Juda Machabeusz, Jozue, Dawid i król Artur (postać z tarczą z trzema koronami na białym tle). Bohaterowie zostali przedstawieni w pełnym uzbrojeniu, z mieczami i tarczami, które ukazują jako atrybuty.

W czasie gdy powstały malowidła, czyli około roku 1400, kamienica przy obecnej ul. Żeglarskiej 16 należała do jednego z najznamienitszych rodów mieszczańskich Torunia – Reussów, osiadłych w mieście od początku XIV wieku. Ufundowanie przez rodzinę patrycjuszowską malowideł o tematyce zaczerpniętej z Chanson de geste, typowej dla rycerstwa i arystokracji, miało na celu wyrażenie jej dumy rodowej oraz nobilitację. Historycy sztuki dopatrują się w malowidłach wpływów czeskich. Ich zdaniem autor wzorował się na malarstwie czeskim ostatniej ćw. XIV wieku. Za tezą tą przemawiać mają typy twarzy samych Bohaterów, noszące echa maniery twórców z kręgu mistrza Teodoryka z Pragi, nadwornego malarza Karola IV Luksemburskiego.

Toruński król Artur jest najstarszym na ziemiach polskich przedstawieniem legendarnego władcy i, jak podkreślają eksperci, jednym z najcenniejszych malowideł ściennych odkrytych nie tylko w Toruniu, ale i w całym kraju.

Obecność polichromii gotyckiej ustalono za pomocą odkrywek sondażowych. Niezbędne prace restauratorskie i konserwatorskie przeprowadzono w roku 2017. Niestety, szanse na to, by malowidła zostały udostępnione zwiedzającym, są znikome. Obecnie bowiem dawna świetlica jest częścią prywatnych apartamentów biskupa toruńskiego.

Katarzyna Ogrodnik-Fujcik

Anglistka, specjalizująca się w literaturze brytyjskiej, z zamiłowania mediewistka. Od pięciu lat prowadzi anglojęzycznego bloga o Henryku Plantagenecie, zwanym „Młodym Królem".

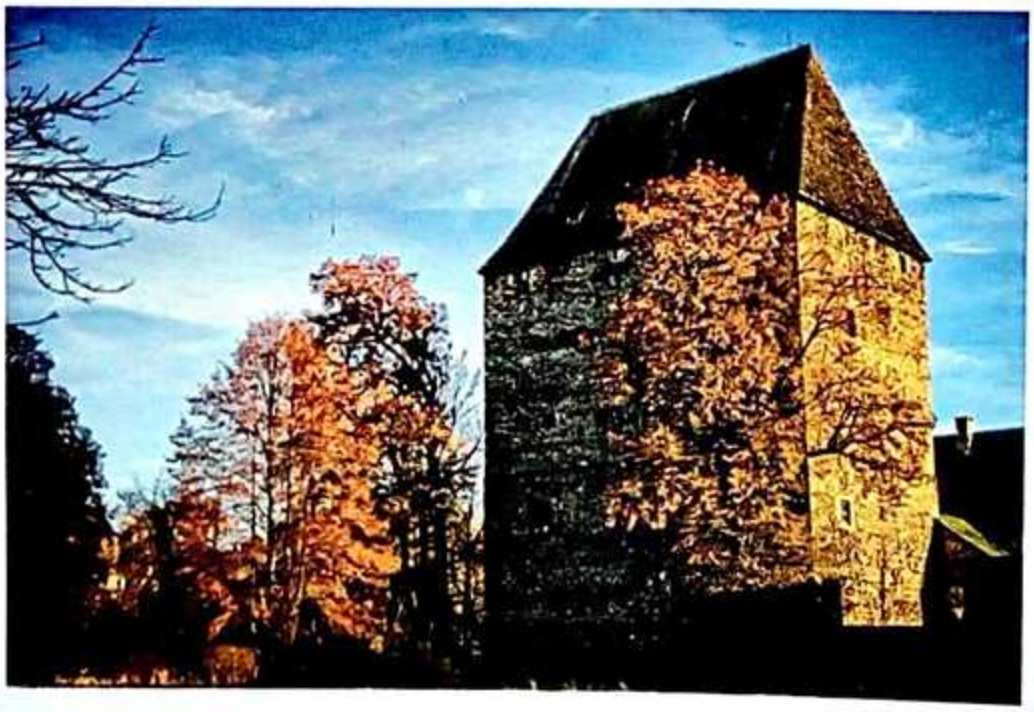
LITERATURA:

ALLAIRE GLORIA, „Arthurian Art in Italy", [w:] „The Arthur of the Italians: the Arthurian Legend in Medieval Italian Literature and Culture", pod red. Alliare Gloria i Psaki F. Regina, Cardiff 2014.
JAKUBEK-RACZKOWSKA MONIKA, RACZKOWSKI JULIUSZ, „Średniowieczne malowidła ścienne w kamienicach mieszczańskich Starego i Nowego Miasta Torunia", Toruń 2017.
LUPACK ALAN, „Oxford Guide to Arthurian Literature and Legend", Oxford 2010.
NOCUŃ PRZEMYSŁAW, „Wieża mieszkalna w Siedlęcinie w świetle dotychczasowych badań", Siedlęcin – Pękowice – Kraków 2016.
TETERYCZ-PUZIO AGNIESZKA, „Polscy krzyżowcy", Poznań 2017.
WITKOWSKI JACEK, „Szlachetna a wielce żałosna opowieść o Panu Lancelocie z Jeziora: dekoracja malarska Wielkiej Sali wieży mieszkalnej w Siedlęcinie", Wrocław 2002.

POLSKA ARTURIANA

ZA TO DWA POZOSTAŁE PRZYKŁADY MALOWIDEŁ ŚCIENNYCH O TEMATYCE ARTURIAŃSKIEJ ZACHOWANYCH W OBECNYCH GRANICACH POLSKI MOŻNA ZOBACZYĆ BEZ WIĘKSZYCH TRUDNOŚCI:

A) w wieży mieszkalnej w Siedlęcinie koło Jeleniej Góry ufundowanej przez Henryka I, księcia jaworskiego, w roku 1313. Malowidła w jej Wielkiej Sali to jedyne dziś na świecie, zachowane *in situ*, ścienne przedstawienie najsłynniejszego z rycerzy Okrągłego Stołu – sir Lancelota z Jeziora. Powstałe w latach 20. lub 30. XIV wieku, przetrwały pod warstwą tynku i zostały odsłonięte w roku 1887. W roku 2006 poddano je kompleksowej konserwacji. Wieża jest otwarta dla zwiedzających codziennie, w sezonie letnim w godzinach od 9.00 do 18.00.



B) w zamku piastowskim w Legnicy, w Zielonej Komnacie wieży św. Jadwigi, w której to zachowały się malowidła przedstawiające Dziewięciu Bohaterów powstałe na początku XV wieku. Komnata wzorowana prawdopodobnie na tej w zamku Windsor, gdzie po dziś dzień odbywają się spotkania Orderu Podwiązki. W Zielonej Komnacie legnickiego zamku spotykali się członkowie zakonu rycerskiego Rudenband, założonego przez Ludwika II, księcia legnicko-brzeskiego. Zamek jest otwarty dla zwiedzających codziennie, w sezonie letnim w godzinach od 9.00 do 18.00.

fot. Ilona Bukowska, Tomasz Mizerka, Elżbieta Boiczuk

„PROJEKT SCHRON" NABIERA TEMPA

„Projekt Schron" to autorski program ratunkowy i zarazem naukowo-badawczy, realizowany przez Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. Jego celem jest inwentaryzacja często zapomnianych i przez to skazanych na zniszczenie reliktów fortyfikacji z czasów II wojny światowej.

W ramach projektu w piątek 28 września z Elbląga przyjechał do Kołobrzegu jeden z nielicznych, zachowanych w Polsce, stalowych schronów przeciwodłamkowych. Jak podaje Muzeum jest to eksponat, o którym śmiało powiedzieć można, że jest rarytasem. Niemiecki schron przeciwodłamkowy typu Mannesmann Metallschutzzelle RL 3–38/44 Klein, czyli niewielki obiekt wartowniczy, odnaleziono na terenie elbląskiej jednostki wojskowej. Wyprodukowano go prawdopodobnie między 1939 a 1943 rokiem.

– [...] Ten wyjątkowy obiekt otrzymaliśmy od Stowarzyszenia Historyczno-Poszukiwawczego „Denar" z Elbląga. Jak się okazało, mimo blisko 80 lat od wyprodukowania oraz śladów po udziale w walkach – przestrzelinach, schron jest w naprawdę bardzo dobrym stanie – informuje dyrektor Muzeum Oręża Polskiego, Aleksander Ostasz.

Ważący 600 kg, wykonany ze spawanych płyt stalowych grubości 10 mm schron zainstalowany został na wystawie plenerowej w samo południe. Jego przewiezienie do Kołobrzegu było możliwe dzięki pomocy przyjaciela Muzeum, kołobrzeżanina Adama Molisa.

Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu

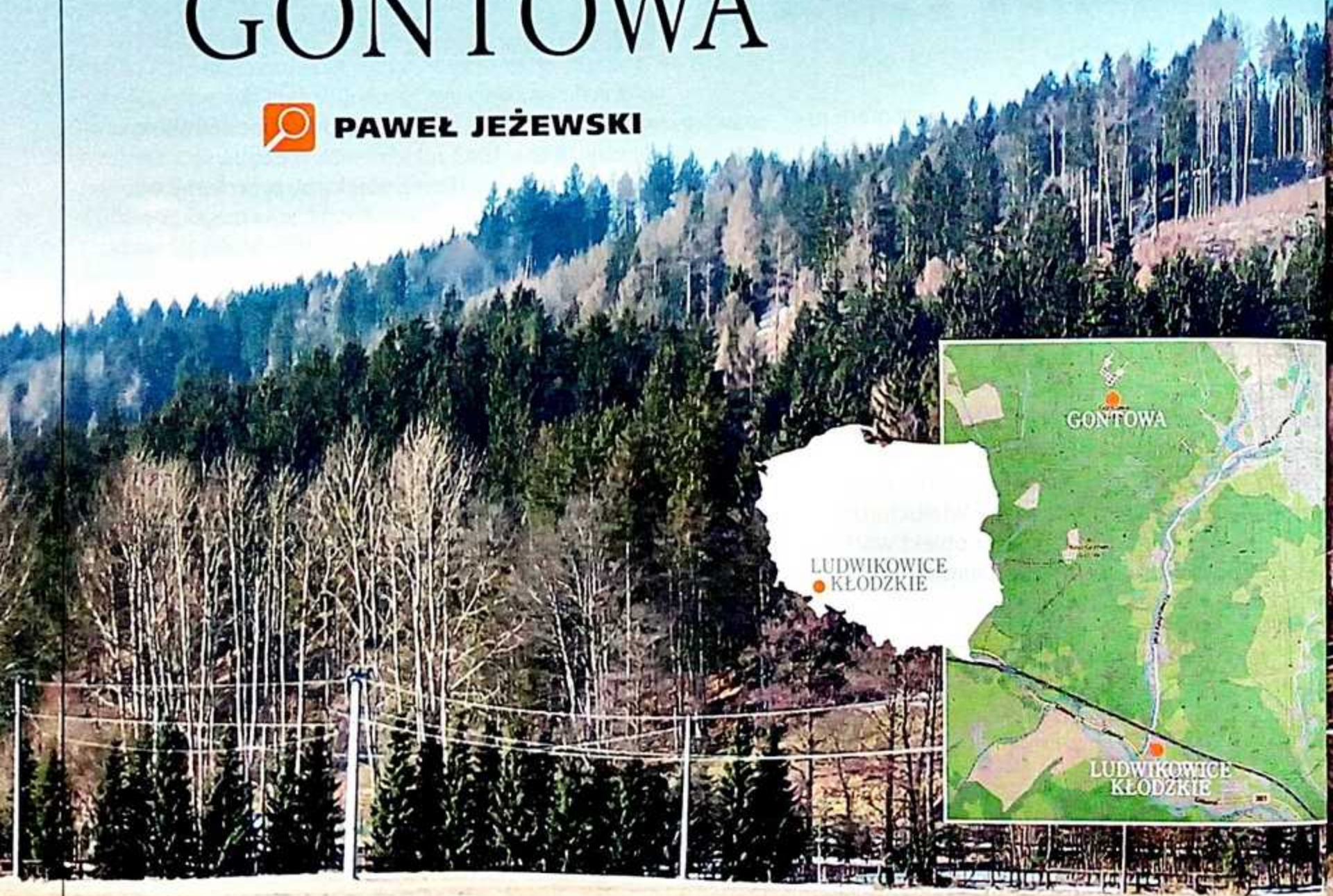
Schron jest w bardzo dobrym stanie, mimo blisko 80 lat od wyprodukowania oraz śladów po udziale w walkach – przestrzelinac

fot. Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu

TAJEMNICE KOMPLEKSU GONTOWA

Cel budowy kompleksu Gontow nie jest ostatecznie wyjaśniony. Zagadki wiążą się również z pracami, które były prowadzo na powierzchni i pod ziemią.

PAWEŁ JEŻEWSKI



Kompleks Gontowa to jeden z najbardziej enigmatycznych spośród sześciu znanych placów budowy realizowanej w latach 1943–1945 w Górach Sowich w ramach projektu „Riese". Znajduje się on częściowo w Ludwikowicach Kłodzkich w przysiółku Sowina. Nazwę kompleksowi nadali po wojnie polscy eksploratorzy od nazwy góry, na której były prowadzone zasadnicze prace górniczo-budowlane w czasie II wojny światowej. Niemcy nazywali tę budowę: baustelle Ludwigsdorf-Eule, co po polsku znaczy: plac budowy Ludwikowice-Sowina. Budowa była prowadzona przez specjalnie w tym celu utworzoną spółkę akcyjną o nazwie IG Schlesien.

Analiza pozostałości po pracach ziemnych, górniczych i budowlanych na górze Gontowa pozwala stwierdzić, że zasadnicze roboty związane z budową tego kompleksu prowadzone były w trzech sektorach. W dwóch sektorach wydrążono sztolnie z chodnikami, natomiast na powierzchni prowadzono prace ziemne i betoniarskie, które zmierzały do wybudowania budynków i budowli. W trzecim sektorze zdążono przeprowadzić jedynie prace ziemne o znikomym stopniu zaawansowania. Oprócz tego zbudowano drogi oraz pochylnię szynowo-linową na zboczu góry Gontowa, po której transportowano na platformach wózki załadowane materiałem budowlanym. Druga pochylnia szynowo-linowa nie została ukończona. Cel budowy kompleksu nie jest ostatecznie wyjaśniony. Według niemieckich kronikarzy w górze Gontowa zamierzano zbudować fabrykę zbrojeniową[1].

Początek budowy

Prace przygotowawcze rozpoczęto w lutym 1944 roku. Polegały one na

Teren, na którym znajdował się obóz pracy Falkenberg. W tle góra Gontowa.

przeprowadzeniu pomiarów geodezyjnych pod przyszłą budowę. Pierwszymi obcokrajowcami, których tam przywieziono do pracy, byli jeńcy rosyjscy. Mieszkali oni w około 10 małych, stożkowatych namiotach, wykonanych z masy papierowej, na łące w Sowinie. Z relacji naocznych świadków wynika, że jeńców przywieziono dopiero wiosną 1944 roku, a ich zadaniem była jedynie budowa obozu, który miał składać się z drewnianych baraków. W nich mieli zamieszkać więźniowie żydowscy. Nie czekając, aż obóz zostanie zbudowany w całości,

Betonowy filar nieukończonej stacji przeładunkowej na wysokości 580 m n.p.m. przy trasie fukcjonującej tu pochylni transportowej.

wywieziono jeńców na przełomie kwietnia i maja 1944 roku w nieznanym kierunku. Na ich miejsce przywieziono pierwszych więźniów żydowskich, którzy dokończyli budowę obozu. Nazwano go AL Falkenberg. Była to filia obozu Gross-Rosen. Nadzór nad budową kompleksu Gontowa sprawowała Organizacja Todt, która swoje lokalne kierownictwo miała w budynku dawnej niemieckiej szkoły (obecnie budynek nr 34)[2]. Pilnowaniem więźniów żydowskich, których przywieziono do pracy, zajmowało się SS.

Organizacja transportu

Do transportu materiałów budowlanych i eksploatacyjnych oraz do odstawy urobku stosowano metalowe wózki zwane kolebami, które poruszały się po torach o rozstawie szyn 600 mm. Takie tory do dnia obecnego można zlokalizować w tamtejszych sztolniach. Z relacji, którą otrzymałem od naocznego świadka tej budowy, wynika, że zaopatrzenie kompleksu w materiały budowlane i eksploatacyjne odbywało się po wąskim torze kolejowym przy pomocy koleb, które ciągnęła mała lokomotywka. Trasa kolejki rozpoczynała się od prowizorycznej stacji przeładunkowej usytuowanej przy linii kolejowej Kłodzko-Wałbrzych, w pobliżu tunelu drogowego w Ludwikowicach Kłodzkich, następnie prowadziła wzdłuż obecnej ulicy Jana Kasprowicza, aż do podnóża wschodniego zbocza góry Gontowa, gdzie utworzono główny plac magazynowy. Lokomotywka za każdym razem ciągnęła nie więcej niż 4 koleby załadowane materiałem budowlanym lub eksploatacyjnym. Poruszała się wówczas po torze bardzo powoli, w tempie porównywalnym do kroku pieszego dorosłego człowieka. Gdyby rozstaw szyn był szerszy niż 600 mm, wówczas lokomotywka byłaby większa i poruszałaby się szybciej lub ciągnęłaby dłuższy skład (więcej koleb). Ponadto na podstawie relacji, uzyskanych od pierwszych polskich mieszkańców Ludwikowic Kłodzkich, ustaliłem, że tor kolejki miał bezpośrednie połączenie z dolną stacją przeładunkową dla szynowo-linowej pochylni, po której poruszały się platformy transportujące w górę koleby załadowane materiałem wykorzystywanym w budowie, a z powrotem puste. Platformy te były przeznaczone do transportowania tylko >>>

>>> koleb o rozstawie szyn 600 mm. Miało to logiczne uzasadnienie: w takim układzie nie tracono czasu na przeładunek materiałów budowlanych i eksploatacyjnych, jak byłoby to w przypadku, gdyby rozstaw szyn był różny. Fakty te przeczą sensacjom jakoby w kompleksie Gontowa stosowano tory o różnym rozstawie szyn.

Podwykonawcze firmy budowlane

Do wykonania poszczególnych zadań budowlanych w ramach budowy kompleksu Gontowa IG Schlesien zatrudniła prywatne, podwykonawcze firmy górnicze i budowlane. Były to: Seidenspinner, Urban, Dybno, Fix Bohne, Hoch und Tiefbau, Deutsche Hoch und Tiefbaugesellschaft, Wayss und Freytag A.G. oraz Hoffmanneswerke[3]. Niemiecki badacz historii dr Meißner w swojej publikacji wymienił jeszcze jedną firmę, która na zlecenie IG Schlesien prowadziła prace związane z budową kompleksu Gontowa. Była to firma Gustav Dübener[4]. Firma ta znana jest z tego, że była również zatrudniona na placu budowy „Riese" w Olszyńcu (Baustelle Erlenbusch)[5]. Brak dokumentacji z Inspekcji Przemysłowej w Kłodzku utrudnia rozpoznanie, od kiedy firmy podwykonawcze były zatrudnione do budowy kompleksu. W trakcie moich badań archiwalnych dotarłem do dokumentacji związanej z prowadzeniem prac górniczych w górze Gontowa przez firmę Wayss und Freytag A.G. Są to wnioski o dodatki żywnościowe dla pracowników tej firmy. Na podstawie tych dokumentów ustaliłem, że firma Wayss und Freytag A.G. wykonywała prace w kompleksie Gontowa na pewno od listopada 1944 roku do stycznia 1945 roku. Firma ta istnieje do dzisiaj, jednak na pisma, które do niej wysyłałem z zapytaniem o brakującą dokumentację archiwalną z czasów wojny, nie uzyskałem odpowiedzi. Z relacji byłego więźnia obozu Falkenberg, Michała Fallaka, wynika, że drążeniem sztolni w kompleksie Gontowa zajmowała się również firma Fix Bohne[6]. Brak kompletnej dokumentacji nie pozwala na ustalenie, która firma górnicza drążyła poszczególne wyrobiska w górze Gontowa.

Stwardniały kopiec niewykorzystanego cementu, świadczący o nagłym przerwaniu prac budowlanych.

Sztucznie utworzony pochyły taras ziemny o długości około 250 metrów, na którym ułożony był tor. Po torze koleby wywoziły urobek ze sztolni nr 1 i 2 na hałdę urobku, a z powrotem wracały puste.

Część podziemna

W kompleksie Gontowa znajdują się dwa zespoły wyrobisk górniczych. Pierwszy zespół znajduje się na wysokości 641 m n.p.m. W jego skład wchodzą sztolnie nr 1 i 2 wraz z chodnikami. Relacja więźnia obozu Falkenberg, A. Hellera, wskazuje, że prace górnicze w tych wyrobiskach prowadzono w drugiej połowie 1944 roku. Heller wspominał, że do tych wyrobisk transportowano między innymi wiertła do prac górniczych przy pomocy pochylni szynowo-linowej[7]. Pochylnię tę, według naocznych świadków, zbudowano dopiero na przełomie sierpnia i września 1944 roku.

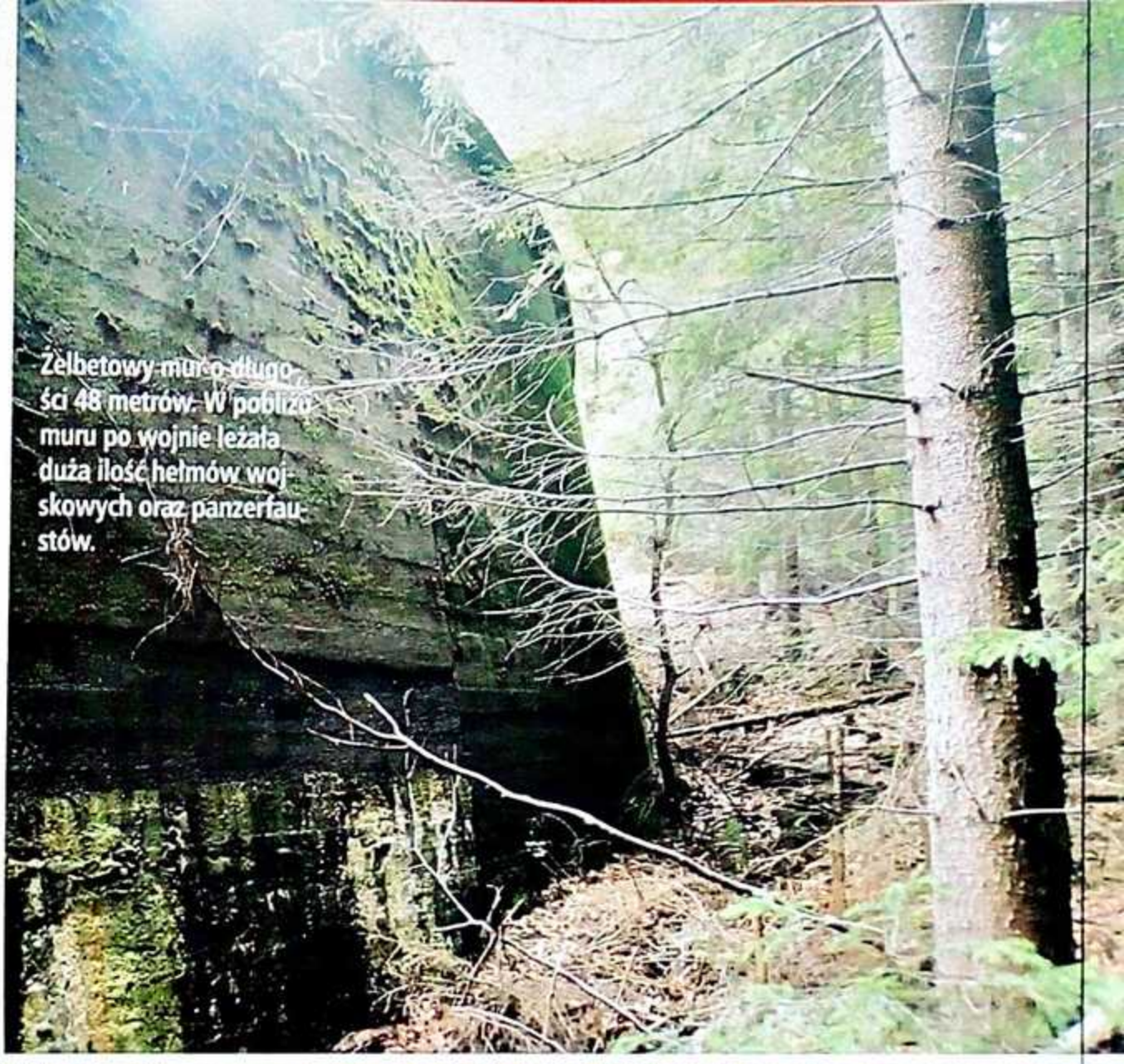
Drugi zespół wyrobisk w górze Gontowa znajduje się na wysokości 580 m n.p.m. W jego skład wchodzą sztolnia nr 3 oraz nr 4, które nie są ze sobą połączone. Jednak od sztolni nr 3 w kierunku sztolni nr 4 odgałęziają się chodniki. Z relacji naocznego świadka tej budowy, z którym miałem przyjemność rozmawiać, wynika, że sztolnia nr 3 była drążona znacznie wcześniej od sztolni nr 4. Ze względu na to, że nie zdążono zbudować stacji przeładunkowej na wysokości 580 m n.p.m. przy trasie funkcjonującej pochylni szynowo-linowej, materiały eksploatacyjne do sztolni nr 3 były dostarczane „prowizoryczną" drogą. Prowadziła ona od głównego placu magazynowego do placu przed sztolnią nr 3 (obecnie ta droga nie istnieje, jednak widoczna jest ona

na zdjęciu lotniczym wykonanym w 1958 roku). Do sztolni nr 4 materiały były dostarczane wydeptaną ścieżką.

Sztolnie nr 1 i 2 wraz z chodnikami oraz nr 4 obecnie są udokumentowane i opisane w literaturze. Zasadniczo nie wykonano w nich żadnych prac betoniarskich. Sztolnia nr 3 została udokumentowana na długości 140 metrów. Dalszy jej odcinek blokuje zawał skalny. Na udokumentowanym odcinku prowadzi od tej sztolni kilka chodników, które po kilku lub kilkunastu metrach kończą się zawałem lub przodkiem. Opis odcinka tej sztolni, który obecnie jest niedostępny, poznałem dzięki relacji pierwszych polskich mieszkańców Ludwikowic Kłodzkich, którzy spenetrowali całą sztolnię w niedługim czasie po zakończeniu wojny (sztolnia ta była wówczas w całości drożna). Z relacji tych wynika, że miała ona około 200 metrów długości. Według nich, na tym nieudokumentowanym odcinku, od sztolni również prowadzą chodniki, których z przyczyn technicznych wówczas nie spenetrowano. Nie można zatem stwierdzić, czy w tych niespenetrowanych wyrobiskach chodnikowych nie wykonano żadnych prac betoniarskich oraz co się w nich znajduje.

Część naziemna

Zagadki kompleksu Gontowa wiążą się również z pracami, które były prowadzone na powierzchni. 1 października 1944 roku, według rozkazu generała A. Jodla, IG Schlesien zaprzestała prowadzenia powierzchniowych prac ziemnych i budowlanych[8]. A jednak pozostawione po wojnie betoniarki, wiertarki oraz narzędzia (do dnia obecnego wystają tam spod ściółki leśnej kilofy i łopaty) przy nieukończonych budynkach na górze Gontowa, wskazują, że budowa ta została porzucona w wielkim pośpiechu. Gdyby tę budowę przerwano na rozkaz, wówczas znajdujące się tam maszyny, urządzenia i narzędzia zostałyby wywiezione do miejsca, w którym zostałyby >>>



Żelbetowy mur o długości 48 metrów. W pobliżu muru po wojnie leżała duża ilość hełmów wojskowych oraz panzerfaustów.

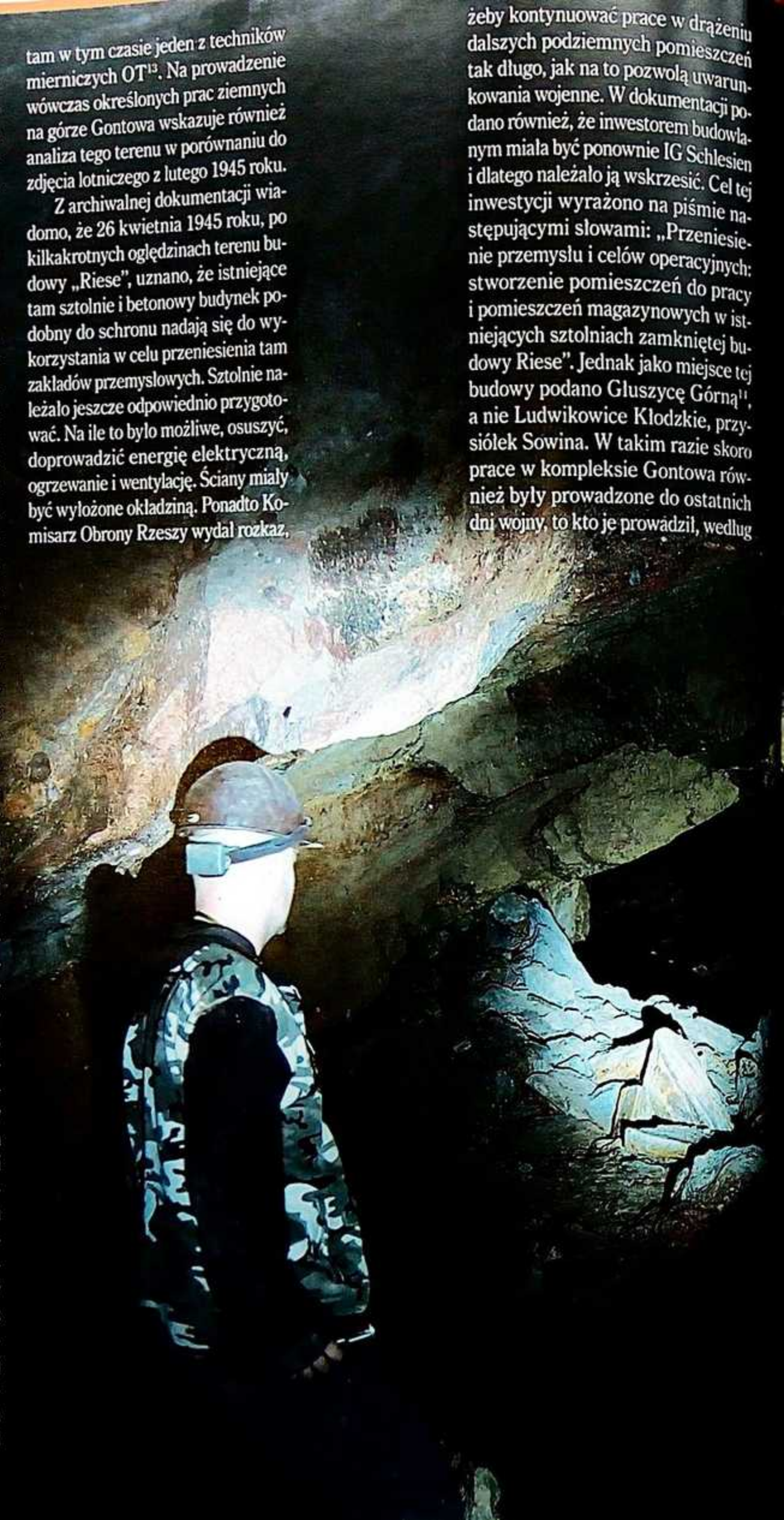
Betonowe zsypy do podziemnego magazynu na koks w nieukończonym budynku.

>>> wykorzystane. Również rozsypany cement w ilości około tony zostałby przetransportowany i wykorzystany gdzie indziej. Tak się jednak nie stało i pozostawiony cement stwardniał (obecnie znajduje się tam duży stwardniały kopiec).

Tajemniczy okres przed końcem wojny

W połowie stycznia 1945 roku, w obawie przed zbliżającą się Armią Czerwoną, budowa „Riese" na górze Gontowa została zatrzymana. Do końca stycznia 1945 roku wyjechały z placu budowy wszystkie podwykonawcze firmy budowlane[9]. Przy zwierzchnim kierownictwie budowlanym OBL „Riese" tworzono wówczas bataliony i kompanie frontowe OT, tzw. Front-OT. Do tych kompanii wcielano z placów budowy „Riese" wszystkich wartościowych fachowców jak np. operatorów koparek, maszynistów, górników, operatorów sprężarek, elektryków, itp. Następnie zwierzchnie kierownictwo budowy (OBL „Riese") oraz IG Schlesien rozwiązano[10]. Lekarz z obozu Falkenberg, Bronislaw Rubin, wspominał po wojnie, że w lutym 1945 roku wszystkich więźniów z tego obozu ewakuowano i tym samym przestał on istnieć[11]. Z archiwalnych dokumentów wynika, że w dalszej kolejności z placów budowy „Riese" zabierano żwir i cement na potrzeby realizacji takich projektów budowlanych jak Dachs B, C31 i C 32 M, które miały decydować o losach wojny[12]. Jednak według relacji mieszkańców Sowiny, żadnych materiałów w tym czasie z kompleksu Gontowa nie wywożono. Według tych relacji prace ziemne i budowlane ruszyły tam ponownie wiosną 1945 roku i trwały niemal do ostatnich dni wojny. Potwierdza to ogromna ilość zlokalizowanych po wojnie materiałów budowlanych i eksploatacyjnych oraz pozostawiony tam sprzęt budowlany. O prowadzeniu (przynajmniej w określonym zakresie) robót wiosną 1945 roku na górze Gontowa świadczy również fakt, że pracował tam w tym czasie jeden z techników mierniczych OT[13]. Na prowadzenie wówczas określonych prac ziemnych na górze Gontowa wskazuje również analiza tego terenu w porównaniu do zdjęcia lotniczego z lutego 1945 roku.

Z archiwalnej dokumentacji wiadomo, że 26 kwietnia 1945 roku, po kilkakrotnych oględzinach terenu budowy „Riese", uznano, że istniejące tam sztolnie i betonowy budynek podobny do schronu nadają się do wykorzystania w celu przeniesienia tam zakładów przemysłowych. Sztolnie należało jeszcze odpowiednio przygotować. Na ile to było możliwe, osuszyć, doprowadzić energię elektryczną, ogrzewanie i wentylację. Ściany miały być wyłożone okładziną. Ponadto Komisarz Obrony Rzeszy wydał rozkaz, żeby kontynuować prace w drążeniu dalszych podziemnych pomieszczeń tak długo, jak na to pozwolą uwarunkowania wojenne. W dokumentacji podano również, że inwestorem budowlanym miała być ponownie IG Schlesien i dlatego należało ją wskrzesić. Cel tej inwestycji wyrażono na piśmie następującymi słowami: „Przeniesienie przemysłu i celów operacyjnych: stworzenie pomieszczeń do pracy i pomieszczeń magazynowych w istniejących sztolniach zamkniętej budowy Riese". Jednak jako miejsce tej budowy podano Głuszycę Górną[14], a nie Ludwikowice Kłodzkie, przysiółek Sowina. W takim razie skoro prace w kompleksie Gontowa również były prowadzone do ostatnich dni wojny, to kto je prowadził, według



fot. P. Jeżewski

jakich rozkazów i jakiego projektu budowy? Liczę na to, że dalsze badania tego kompleksu i poszukiwania brakującej dokumentacji przyniosą wymierne efekty i pozwolą odpowiedzieć na te pytania.

Paweł Jeżewski
Eksplorator terenowo-archiwalny, autor książek o tematyce historycznej.

PRZYPISY:

[1] Völkel E.R., „Ludwigsdorf im Eulengebirge", Grafschatz Glatz/Schlesien, Vorarbeiten M.Heiman, Waiblingen 1999, s. 224.
[2] Tamże, s. 223.
[3] „Verzeichnis der Haftstätten unter dem Reichsführer – SS", s. 149.
[4] Meißner H.A., „Unternehmen „Riese" 1943–45. Bau eines neuen Führerhauptquartiers im schlesischen Eulengebirge. Die Grafschatz Glatz zwischen 1918 und 1946", Verlag Aschendorff 2012, s. 294.
[5] AP Wrocław, Inspekcja Przemysłowa w Świdnicy, sygn. 137.
[6] MGR-A, AL Falkenberg, sygn. DP/8751/19, s. 1./ Dokument pochodzi z Żydowskiego Instytutu Historycznego im. Emanuela Ringelbluma, relacja 4113.
[7] Tamże, s.2., relacja 32428.
[8] Weimar.Bundesarchiv.de / Der Kommandant Führerhauptquartier, sygn. RW 47/2.
[9] Meißner H.A., dz. cyt., s. 295.
[10] MGR-A, 9440/DP – dokumentacja OT pochodząca z Vojensky Historicky Archiv w Pradze.
[11] „Przegląd lekarski „Oświęcim", nr 1, Kraków 1968, s. 185.
[12] MGR-A, 9440/DP – dokumentacja OT pochodząca z Vojensky Historicky Archiv w Pradze.
[13] Meißner H.A., dz. cyt., s. 295.
[14] MGR-A, 9440/DP – dokumentacja OT pochodząca z Vojensky Historicky Archiv w Pradze.

Liste der Schwerarbeiter.

Firma Wayss & Freytag A.G.
Baustelle Ludwigsdorf/Eule — Ernährungsamt Glatz
Ludwigsdorf-Eule.

Gemäß § der Verordnung über die Gewährung von Sonderzulagen an Schwer- und Schwerstarbeiter usw. vom 16.September 1939 wird hiermit bescheinigt und versichert, daß die nachstehend aufgeführten Gefolgschaftsmitglieder in unserem Betriebe als Schwerarbeiter beschäftigt sind und nicht in einem Gemeinschaftslager verpflegt werden. Sie erhalten auch keine Zusatz- oder Sulagekarten von einem anderen Ernährungsamt.

Daß ich mich bei Abgabe einer falschen oder irreführenden Erklärung und nicht rechtzeitiger Abmeldung sowie Rückgabe der Karten beim Wegfall der Voraussetzungen strafbar mache, ist mir bekannt.

Ludwigsdorf/Eule, den 29.Dezember 44.

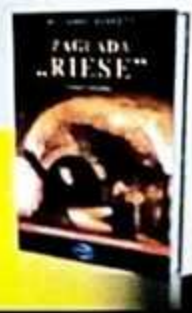
Wayss & Freytag A.G.
Baustelle Ludwigsdorf/Eule
Milinke.

Lfd.Nr.	Name, Vorname Wohnort,	Regelmäßig ausgeübte Tätigk.	Kbt.d.Betr. Tätigkeitsort	Bemerkung
1.	Rogowski, Hans Ludwigsdorf Eule.	Maschinen und Geräte-einsatz, Materialnachschub im Stollen- und Schachtbau.	Ludwigsdorf	

Pismo wysłane z kompleksu Gontowa do Urzędu Górniczego Wałbrzych-Południe [AP Wrocław, Urząd Górniczy w Wałbrzychu, sygn. 728, s. 5.].

Początkowy odcinek sztolni nr 4, patrząc w kierunku przodka.

Zagłada Riese. Klęska Organizacji Todt w Górach Sowich. Romuald Owczarek.
Autor próbuje wyjaśnić, dlaczego słynny projekt budowlany III Rzeszy o kryptonimie Riese nigdy nie został ukończony. Stara się wytłumaczyć, czemu przedsięwzięcie zakończyło się tytułową zagładą, skoro realizowały go najlepsze niemieckie firmy, a na budowę trafiały ogromne ilości materiałów...



Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

fot. J. Jeżewski

PRZEDOSTATNI ŁUK

LESZEK ADAMCZEWSKI

Od samego początku tej szaleńczej jazdy w dół nie mieli właściwie żadnych szans. Liczyli tylko na cud. I był on blisko. Ale cudów nie ma.

Gdy dyżurny ruchu stacji kolejowej Szklarska Poręba Górna odebrał od ekspedytora ze stacji Szklarska Poręba Huta telefon z informacją, że od strony Jakuszyc „zbiegają kamyki", nogi się pod nim ugięły. Na podjęcie jakiejkolwiek decyzji miał może dwie minuty. I wiedział, że każda decyzja będzie zła. Przez sekundę myślał nawet o celowym wykolejeniu pociągu na stacji Szklarska Poręba Górna. Ale i na to nie było już czasu. Wystarczyło go tylko na wstrzymanie prac manewrowych pociągu osobowego, który kilka minut wcześniej przyjechał z Jeleniej Góry Głównej, oraz na ustawienie zwrotnic tak, by „kamyki" mogły swobodnie przejechać torem numer 3.

Za chwilę z prędkością około 60–70 kilometrów na godzinę, a więc o wiele za dużo, stację Szklarska Poręba Górna minęły uciekające „kamyki", czyli jadący tendrem do przodu, wyprodukowany jeszcze w hitlerowskich Niemczech parowóz Ty2 o numerze 877, brankard oraz jedenaście

czteroosiowych węglarek wypełnionych kamieniem z izerskich kamieniołomów o łącznej masie 900 ton brutto. Całość była pociągiem 698, który kilka minut wcześniej, zgodnie z rozkładem jazdy, wyjechał ze stacji Szklarska Poręba Huta. Po paru sekundach dla załogi parowozu Ty2 i obserwującego odjazd ekspedytora było jasne, że z pociągiem dzieje się coś niedobrego. Za szybko zaczął jechać w kierunku odległej o 2,5 kilometra stacji Szklarska Poręba Górna.

Wkrótce po przejeździe „kamyków" przez tę stację, do dyżurnego ruchu dotarł ranny kierownik pociągu 698, który wyskoczył z brankardu tuż przed Szklarską Porębą Górną. I poinformował, że w składzie pociągu towarowego nie otwarto kranów na przewodzie sprężonego powietrza między lokomotywą a brankardem. Tym samym nie działały hamulce, a ciężkie wagony z kamieniem pchały w dół wysłużoną, ale sprawną technicznie lokomotywę.

Na rozkładówce jednego z pierwszych numerów „Przekroju" w 1945 roku redakcja pochwaliła się nabytkami w Sudetach, w tym – na podstawie zdjęcia z niemieckiej pocztówki – kursującą do Szklarskiej Poręby koleją elektryczną. Ale kolej ta wkrótce stała się łupem wojennym Armii Czerwonej.

Zelektryfikowana kolej górska

Na początku XX wieku władze Prus podjęły decyzję o budowie kolei górskiej z Petersdorfu przez Schreiberhau (z dzisiejszych Piechowic przez Szklarską Porębę) do czeskiego Korenova w Austro-Węgrzech. Przed projektantami tej jednotorowej linii kolejowej piętrzyły się same trudności. Na stosunkowo krótkiej, bo 32-kilometrowej trasie, musiano pokonać sporą różnicę wzniesień wynoszącą około 500 metrów i wykuć dwa tunele (na obecnym polskim odcinku tej trasy jest tylko jeden tunel koło stacji Szklarska Poręba Dolna), nie wspominając już o budowie licznych wiaduktów, mostów i przepustów. Ale udało się. Od 1902 roku Hirschberg (Jelenia Góra) uzyskała bezpośrednie połączenie kolejowe z modną już wtedy miejscowością wypoczynkową Schreiberhau i przez Neue Welt Pass (Przełęcz Szklarską) z Austro-Węgrami.

Dwadzieścia lat później Koleje Rzeszy podjęły decyzję o elektryfikacji tej linii kolejowej – od Hirschbergu aż do stacji Korenov. Pierwsze pociągi elektryczne pojawiły się na tej trasie 15 stycznia 1923 roku, co znacznie ułatwiło jazdę zwłaszcza na podjazdach.

Ta nowoczesna na owe czasy trakcja elektryczna przetrwała zaledwie 22 lata. Gdy przedstawiciele władz polskich późną wiosną 1945 roku obejmowali władzę w powiecie jeleniogórskim, linia kolejowa z Jeleniej Góry Zachodniej do stacji Tkacze (obecnie Harrachow, ponieważ w 1958 roku w ramach regulacji granicy polsko-czechosłowackiej ten drobny fragment Dolnego Śląska znalazł się po czeskiej stronie) była nieuszkodzona. Polscy kolejarze, we współpracy z kolejarzami niemieckimi, przygotowywali tę linię do wznowienia ruchu pociągów, gdy 8 lipca 1945 roku Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej RP podpisał wymuszoną przez władze radzieckie umowę z Radą Komisarzy Ludowych ZSRR. Cała infrastruktura elektrycznej trakcji kolejowej na Dolnym Śląsku z taborem i urządzeniami elektrowni, miała się stać łupem wojennym Armii Czerwonej.

O dziwo, Rosjanie pozostawili nietkniętą trakcję elektryczną na odcinku Jelenia Góra Zachodnia – Tkacze, ale po demontażu podstawowego systemu na trasie z Görlitz – przez Lubań, Jelenią Górę i Wałbrzych – do Wrocławia Świebodzkiego przez oddziały kolejowe Armii Czerwonej, fragment izerski Polakom nie był potrzebny. Tym bardziej że Rosjanie wywieźli wszystkie lokomotywy i wagony elektryczne. W następnych latach zdemontowano więc sieć trakcyjną, w wielu miejscach pozostawiając jednak podtrzymujące ją słupy i tak zwane bramki.

Na łasce losu

W 1980 roku jednotorowa linia kolejowa z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby obsługiwana była jeszcze >>>

NA ZACHÓD!

W GÓRACH OLBRZYMICH

DUSZNIKI — przepiękne zdrowe góry położone miejscowość kuracyjna. Duszniki należą już w 1400 roku zdrowotne działanie jej zimie!

Na przełomie Gór Olbrzymich i Sowich ciągnie się pas wspaniałych uzdrowisk. Wysoko w górach położone miejscowości kuracyjne: Duszniki, Chuckobe, Ciepliwa, Lądek, Solice-Zdrój i wiele pomniejszych ścięgały przed wojną z racji swego cudownego położenia i dzięki swoim wyjątkowym właściwościom leczniczym tysiące turystów i chorych z całej Europy.

Wysoce radioaktywne źródła (kąpiele solne, borowinowe i kwaso-węglowe) zwłaszcza w okolicach Kłodzka i Jeleniej Góry, doskonale wyposażone i rozległe tereny dla sportów, tak letnich jak i zimowych — stoją dziś do naszej dyspozycji.

Mało zainteresowanie tymi terenami ze strony przedwojennych komisji wczasów, lekarzy i społeczników tłumaczy się istniejącymi jeszcze trudnościami komunikacyjnymi. Koleje już kursują coraz lepiej, a przy dobrych chęciach możnaby tam samochodem kilkachiesiąt dzieci przewieźć na kolonie letnie.

W Ciepliwach otwarto już pierwszy pensjonat dla pracowników urzędu wojewódzkiego i ich rodzin. Dla instytucji, które by pragnęły zorganizować w jednym z naszych nowych uzdrowisk na zachodzie domy wypoczynkowe dla robotników czy pracowników umysłowych, wojewódzki wydział aprowizacyjny w Legnicy gotów jest przydzielić odpowiednie ilości artykułów spożywczych.

SZKLARSKA PORĘBA jest ważną miejscowością kuracyjną.
Po prawej: Trasa kolei elektrycznej prowadząca wodnej przepięknych dolin z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby

fot. L. Adamczewski, Wikipedia

>>> przez parowozy. Pociągi pasażerskie dojeżdżały tylko do stacji Szklarska Poręba Górna, ale na dalszym odcinku utrzymywano ruch towarowy, głównie kamienia z izerskich kamieniołomów. W kolejarskiej gwarze pociągi takie nazywano „kamykami". Wtedy końcową stacją na tej linii była Szklarska Poręba Huta, gdzie formowano pociągi towarowe z wagonów załadowanych kamieniem w Czerwonym Potoku i Jakuszycach. Tor do Jakuszyc traktowano więc jako bocznicę.

Był wtorek, 23 września 1980 roku. Ponad miesiąc wcześniej – 19 sierpnia – między stacjami Otłoczyn i Brzoza Toruńska doszło do największej w powojennych dziejach katastrofy kolejowej w Polsce. W czołowym zderzeniu dwóch pociągów – przepełnionego osobowego i towarowego składającego się z pustych węglarek – zginęło 67 osób.

W tamten wrześniowy wtorek podobna tragedia wisiała na włosku. Gdy pociąg towarowy numer 698 ruszył po opadającej w kierunku Kotliny Jeleniogórskiej jednotorowej linii kolejowej, wszystko mogło się zdarzyć. Jeszcze na stacji Szklarska Poręba Huta maszynista Ty2 włączył hamulce parowozu, ale masa pociągu była zbyt duża, by przyniosło to oczekiwany skutek. Nie pomogło też stosowanie tak zwanej przeciwpary.

Na lokomotywach nie było wówczas radiotelefonów, więc i nie było też żadnych możliwości skontaktowania się z maszynistą pociągu 698. Ale dyżurny ruchu na stacji Szklarska Poręba Górna wpadł na pomysł dania załodze parowozu Ty2 jakiegoś znaku, który musiała ona zauważyć. Na całym szlaku aż do Jeleniej Góry Zachodniej podniesiono więc ramiona semaforów i opuszczono rogatki na strzeżonych przejazdach kolejowych. Macie drogę wolną – zdawały się mówić semafory – a reszta zależy już tylko od szczęścia.

Trudno, zaiste, wyobrazić sobie szaleńczą jazdę w dół pociągu 698 na kolejowych serpentynach w okolicach Górzyńca. A jednak „kamyki" serpentyny te pokonały, co już zakrawało na cud. Do stacji w Piechowicach brakowało tylko około 2000 metrów...

Dworzec w Szklarskiej Porębie Górnej, przez którą to stację 23 września 1980 roku przemknął pociąg towarowy 698 bez hamulców.

Zaginiony pomocnik

Minęła godzina 14:55. Na stacji w Piechowicach kolejarze od kilku minut spoglądali na widniejący wysoko w oddali nasyp linii kolejowej ze Szklarskiej Poręby. Nieco ponad 10 minut temu „kamyki" minęły stację w Szklarskiej Porębie Górnej, gdy nagle do piechowickich kolejarzy dobiegł nie stukot kół pędzącego w dół pociągu, a przerażający huk przypominający łomot. I nagle wszystko ucichło. Była 14:56.

Miejsce katastrofy pod Piechowicami. Na zdjęciu widać leżący parowóz, a obok wagony i ścięte przez spadający z nasypu pociąg drzewa.

Rozrzucone na łące pod Piechowicami wagony, z których, gdy spadały z kilkunastometrowej wysokości nasypu, wypadł ładunek.

Zwykle odcinek Szklarska Poręba Górna–Piechowice pociągi towarowe pokonywały wówczas przez 30, a nawet 40 minut, co daje już wyobrażenie o prędkości „zbiegających kamyków". Oscylowała ona w granicach 100 kilometrów na godzinę, gdy na tym odcinku prędkość szlakowa wynosiła od 30 do 40 km/ godz. Pomijając już serpentyny, parowóz Ty2 był zbudowany w 1944 roku do jazdy z maksymalną prędkością 80 km/godz. Sytuację pogarszało i to, że w tamten wtorek jechał on tendrem do przodu, a w kadzi nie było dużego zapasu wody.

Przedostatniego przed stacją w Piechowicach łuku pociąg 698 nie pokonał. Parowóz wykoleił się i w przeraźliwym huku zwalił się z kilkunastometrowego nasypu, pociągając za sobą wagony. Nad miejscem katastrofy uniosła się chmura dymu, pary, kurzu i piasku, dobrze widoczna ze stacji w Piechowicach. Wszystko było już jasne. Załodze parowozu Ty2 zabrakło szczęścia. Kolejarzom nie pozostało nic innego, jak ogłosić akcję ratowniczą.

Gdy dotarto na miejsce katastrofy, z wysokości torów kolejowych zobaczono rozrzucone w dole wagony kolejowe i leżący na boku parowóz. W 2005 roku jeden z uczestników tej akcji ratowniczej powiedział mi, że wszystko wyglądało tak, jakby jakiś niesforny dzieciak rozrzucił modele kolejki.

Z rozbitej kabiny parowozu wydobyto ciężko rannego maszynistę, którego odwieziono do szpitala. Nigdzie jednak nie było widać jego 19-letniego pomocnika, który na PKP pracował zaledwie kilka miesięcy. Zrazu szukano go na miejscu katastrofy, a później, gdy założono, że mógł on wyskoczyć z parowozu i leżeć ranny gdzieś na szlaku, w teren ruszyły ekipy ratownicze z psami. Dopiero około godziny 18:00, gdy na miejsce katastrofy sprowadzono ciężki sprzęt, znaleziono zmasakrowane zwłoki pomocnika maszynisty. Leżały pod parowozem. Wkrótce potem w szpitalu zmarł maszynista. W tej >>>

fot. L. Adamczewski

>>> katastrofie kolejowej zginęły zatem dwie osoby.

– Tylko dwie – usłyszałem latem 2005 roku w Szklarskiej Porębie, gdy weryfikowałem informacje podane przez Michała Jerczyńskiego w miesięczniku „Świat Kolei". – Można sobie przecież wyobrazić, że do wykolejenia pędzącego z górki pociągu mogło dojść w terenie zabudowanym, choćby tu, w Szklarskiej, gdzie w sąsiedztwie toru stoi sporo domów. Ofiar śmiertelnych byłoby wtedy więcej.

Biorąc pod uwagę fakt, że w katastrofie pod Piechowicami zginęło tylko dwóch kolejarzy, Polskie Koleje Państwowe próbowały ukryć to zdarzenie przed opinią publiczną. „Głos Wielkopolski" 24 września 1980 roku ani słowem nie poinformował o tej katastrofie. Zresztą opinia publiczna interesowała się wtedy tworzeniem, a później rejestracją Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność"...

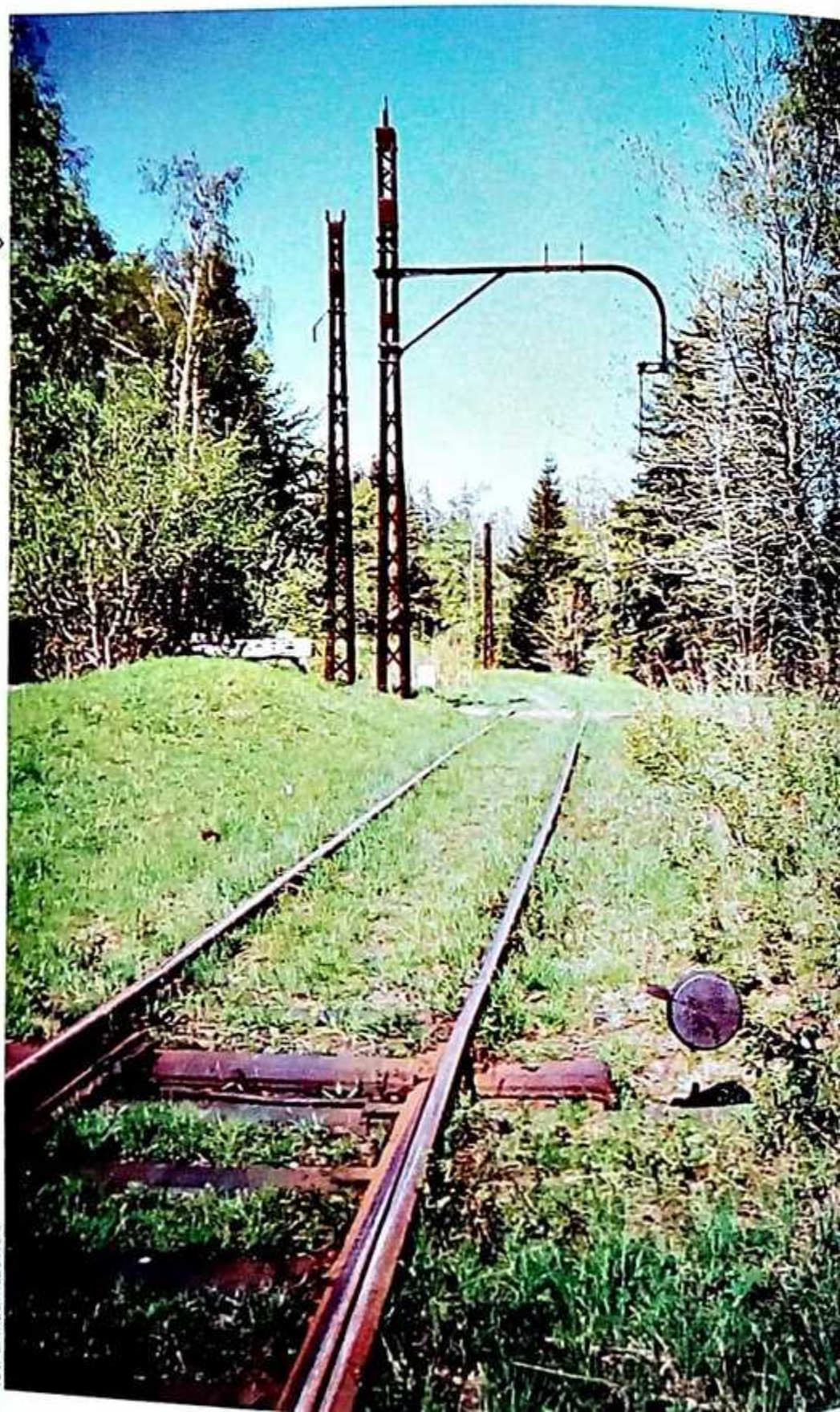
Leszek Adamczewski

Poznański pisarz i dziennikarz. Jeden z najstarszych i jednocześnie jeden z najstarszych wiekiem (70 lat!) współpracowników „Odkrywcy". Autor prawie trzydziestu książek. W tym roku ukazała się jego praca „Na podbój świata. Śląskie sensacje wojenne", a niedawno do księgarń trafiła książka „W królestwie Hansa Franka. Sensacje z Generalnego Gubernatorstwa".

Ty43 – lokomotywa wojenna.
Roman Garbacik, Konrad Garbacik
Dzieje parowozu serii Ty43, produkowanego na podstawie pozostawionych po wojnie części i dokumentacji niemieckiej lokomotywy serii 42 (seria PKP: Ty3). Rodowód, opis techniczny, obfity material ilustracyjny, przebiegi służb tych maszyn stanowić będą nie lada gratkę dla koneserów.

Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Resztki dawnej stacji Szklarska Poręba Huta na zdjęciu z 1995 roku.



Tym torem w kierunku Kotliny Jeleniogórskiej ruszył ze stacji Szklarska Poręba Huta pozbawiony hamulców pociąg towarowy numer 698.

fot. L. Adamczewski

BEVIN BOYS

„CHŁOPCY BEVINA” CZĘŚĆ 1

BARTŁOMIEJ BŁASZKOWSKI

Pomimo wypełnienia powierzonego im obowiązku, na długo pozostali zapomnianymi uczestnikami II wojny światowej.

Było ich ponad 48 tys. mężczyzn w wieku od 18 do 25 lat. Wyrażając się w dużym przybliżeniu, mogli oni obsadzić 30 okrętów liniowych takich jak HMS „King George V”, sformować 3 dywizje pancerne bądź stworzyć blisko 7 tys. załóg dla czterosilnikowych bombowców Avro Lancaster. Ludzie ci nie trafili jednak na żaden z frontów toczącej się wojny, gdyż przypisana została im równie ważna, co niedoceniana rola, polegająca na pracy w górnictwie. Grudniowa Barbórka jest więc dobrym momentem, aby przywołać ich pamięć.

Tak wyglądali podczas pracy pod ziemią: fibrowe kaski ochronne, robocze drelichy, buty ze wzmocnionymi blachą noskami, górnicze lampy.

Nie tylko ochotnicy

Brytyjski przemysł wydobycia węgla kamiennego – jednego z podstawowych surowców dla potrzeb gospodarki oraz życia codziennego – przeżywał od momentu wybuchu II wojny światowej stale narastające trudności. Najpoważniejszą z nich był odpływ górników do sił zbrojnych oraz przemysłu zbrojeniowego, gdzie bez trudu otrzymywali pracę bezpieczniejszą i lepiej płatną. Szacuje się, że do połowy 1943 roku z wymienionych powodów kopalnie opuściło 36 tys. ludzi. Było to tym dotkliwsze, gdyż wydarzyło się w czasie rosnącego popytu na węgiel. Zjawisku niedoboru rąk do pracy próbowano zaradzić wieloma sposobami, ale jak się okazywało w praktyce, były one daleko nieskuteczne.

Z dniem 26 września 1942 roku wszedł w życie przepis umożliwiający mężczyznom w wieku poniżej 25 lat podjęcie pracy w kopalniach węgla kamiennego zamiast służby wojskowej. Tych, którzy skorzystali z tej alternatywy, nazwano potocznie „optants”, czyli ci, którzy dokonali wyboru opcji. Od 18 września 1943 roku wprowadzono jako obowiązującą zasadę pytania wszystkich osób rejestrujących się o możliwość podjęcia przez nie pracy w górnictwie zamiast służby w siłach zbrojnych. Ci, którzy wyrazili na to zgodę, byli również określani mianem „optants”. 19 października tego roku Minister of Fuel and Power (Minister Paliw i Energii) ogłosił, że mężczyźni pełniący służbę wojskową na Wyspach Brytyjskich, a posiadający doświadczenie związane z pracą

fot. WM, Wikipedia

w górnictwie, mogą być zwolnieni z szeregów w celu powrotu do kopalń. Kategorię tę nazwano „volunteers" (ochotnicy). Dzięki wspomnianym rozwiązaniom do pracy pod ziemią trafiło 3 530 ludzi.

Bevin Boys

Analiza zatrudnienia w przemyśle wydobycia węgla kamiennego przeprowadzona w czwartym kwartale 1943 roku doprowadziła do wniosku, że jedynie powołanie do pracy na czas 18 miesięcy dodatkowych 50 tys. górników może zażegnać istniejący kryzys kadrowy. 2 grudnia 1943 roku Ernest Bevin, laburzystowski polityk pełniący obowiązki Minister of Labour and National Service (Minister Pracy oraz Służby Narodowej) w wojennym rządzie koalicyjnym, ogłosił na forum Izby Gmin główne założenia programu obowiązkowej rekrutacji do górnictwa. Wyrażając się w największym skrócie, dotyczył on mężczyzn urodzonych po 1 stycznia 1918 roku, posiadających kategorię zdrowia I lub II. Z grupy tej wydzielano osoby, których numer dokumentu rejestracyjnego kończył się określoną cyfrą – o niej decydowało przypadające co dwa tygodnie losowanie. Pierwsze odbyło się 14 grudnia 1943 roku w siedzibie ministerstwa, podczas którego sekretarka wyciągnęła z kapelusza kartkę z cyfrą 9. Wyznaczonych w ten sposób nazywano „ballotees" (wylosowani). W przemówieniu Bevina pojawiło się słowo „boys" (chłopcy) wypowiedziane w kontekście ludzi podlegających obowiązkowej rekrutacji do górnictwa. Opinia publiczna niemal natychmiast połączyła je z nazwiskiem ministra, tworząc popularne określenie: Bevin Boys, które z czasem przeszło do historii.

Od skierowania do pracy w kopalni odstępowano jedynie w przypadku:

– zdolnych do służby w personelu latającym Royal Air Force lub Fleet Air Arm,

– zdolnych do służby na okrętach podwodnych,

– posiadających kwalifikacje zawodowe ze specjalnej listy gwarantującej zgodny z nimi przydział wojskowy (na przykład lekarz).

Odmowa podjęcia pracy zagrożona była karą więzienia na mocy obowiązującej wówczas w Wielkiej Brytanii ustawy o stanie wyjątkowym, czyli Emergency Powers (Defence) Act.

Mężczyzn wybranych drogą losowania kierowano na badania lekarskie. Po otrzymaniu zaświadczenia o stanie zdrowia oraz zdolności do pracy w kopalni każdy otrzymywał instrukcję dalszego postępowania oraz dokument podróży kierujący do miejsca przeszkolenia.

Przygotowanie do pracy

Pod ministerialnym patronatem powołano do życia 13 ośrodków wyszkolenia zlokalizowanych na terenie Anglii, Szkocji i Walii. Nauka trwała 6 tygodni i odbywała się według następującej zasady: 28 dni zajęć teoretycznych i praktycznych na powierzchni ziemi, 14 dni praktyki w kopalni. Ujmując rzecz bardziej szczegółowo:

– wykłady teoretyczne i wizyty poglądowe w kopalniach – 25 % czasu nauki,

– zajęcia praktyczne na powierzchni – 20%,

– zajęcia praktyczne w kopalni – 30%,

– wychowanie fizyczne – 25%.

Każdy z uczestników otrzymywał w tym czasie wynagrodzenie w wysokości minimalnej stawki dla pracownika zatrudnionego na powierzchni.

Obowiązującą regułą było kierowanie do pracy w regionie, w którym odbyło się szkolenie. Działo się tak, gdyż istniały duże różnice pomiędzy ośrodkami wydobycia węgla kamiennego – angielskimi i walijskimi, w związku z czym dążono do zatrudnienia młodych górników w warunkach zbliżonych do wcześniej przez nich już poznanych.

Praca, płace, zakwaterowanie

Zatrudnieni byli przy wydobyciu węgla – zajęciu ciężkim i niebezpiecznym, gdzie codziennością były

ERNEST BEVIN (1881–1951)

Brytyjski mąż stanu, polityk Partii Pracy, działacz związków zawodowych. Urodził się 9 marca 1881 roku w Winsford, hrabstwo Somerset. Po śmierci matki w 1900 roku został zmuszony do przerwania nauki, a trzy lata później rozpoczął pracę jako dostawca wody mineralnej w Bristol. W mieście tym wstąpił w szeregi komitetu prawa do pracy oraz miejscowego towarzystwa socjalistycznego. W 1910 roku rozpoczął działalność w związkach zawodowych. W 1922 roku był jednym z założycieli Transport and General Workers Union (Związku Zawodowego Pracowników Transportu oraz Robotników), obejmując w nim z czasem funkcję sekretarza. W maju 1926 roku współorganizował strajk generalny na Wyspach Brytyjskich. W latach wielkiego kryzysu, pomimo swoich politycznych sympatii, pozostawał krytykiem rządów Partii Pracy. W 1937 roku został prezydentem Kongresu Związków Zawodowych, a trzy lata później wybrano go do Izby Gmin. W wojennym rządzie koalicyjnym premiera Winstona Churchilla otrzymał tekę ministra pracy i służby narodowej. Był twórcą programu zatrudnienia dla zdemobilizowanych po wojnie członków sił zbrojnych. Po wygranych w 1945 roku przez Partię Pracy wyborach desygnowany na stanowisko ministra spraw zagranicznych w rządzie Clementa Atlee. Pozostawał rzecznikiem wspierania polityki Stanów Zjednoczonych, odbudowy i sojuszu z państwami zachodniej Europy, powstania NATO, federacji arabsko-żydowskiej w Palestynie oraz dekolonizacji brytyjskich posiadłości zamorskich. Uczynił też wiele dla posiadania przez Wielką Brytanię bomby atomowej. W 1951 roku, z racji pogarszającego się stanu zdrowia, zrezygnował z teki ministra i objął stanowisko Lorda Tajnej Pieczęci. Zmarł 14 kwietnia 1951 roku w Londynie, pochowany w opactwie westminsterskim.

Obok maszyn górniczych ułatwiających wydobycie węgla bardzo rozpowszechnione w tym czasie były pracujące pod ziemią wraz z ludźmi kuce. Przydzielonych do nich młodych i niedoświadczonych górników instruowano, aby w razie zgaśnięcia lampy nie wpadać w panikę wywołaną ciemnością, lecz chwycić konika za ogon i podążać dalej jego śladem. Postępowanie takie miało zawsze gwarantować odnalezienie właściwej drogi.

„Chłopcy Bevina" podczas zajęć teoretycznych w Canterbury, hrabstwo Kent, 1944 rok. Tyłem do obiektywu stoi wykładowca Arthur Brooks.

wysokie bądź niskie temperatury, wilgoć, pył, hałas, zagrożenie wybuchem metanu, szczury oraz niemal powszechny brak ubikacji. Dla wielu dodatkową udręką była niemożność zapalenia papierosa pod ziemią. Uwagę winniśmy zwrócić też na warunki socjalno-bytowe panujące w kopalniach. W niektórych z nich na przykład nie było w ogóle rozbieralni ani pryszniców. Mycie oraz przebieranie po skończonej szychcie odbywało się dopiero w miejscu zakwaterowania.

Podlegali rygorom dyscypliny – każda nieusprawiedliwiona nieobecność w miejscu pracy wiązała się z nałożeniem kary w wysokości 30 szylingów, natomiast w przypadku częstego powtarzania się absencji groziła kara więzienia.

Zarobki ustalone zostały według najniższych stawek obowiązujących dla danej grupy wiekowej. Nie przysługiwało im odszkodowanie czy renta w przypadku kalectwa nabytego na skutek wypadku w kopalni. Świadczenia finansowe nie dotyczyły również rodzin tych górników, którzy zginęli w czasie pracy. Na marginesie należy dodać, że nie należał im się żaden dodatkowy przydział żywności czy też taryfa pocztowa ze specjalnymi zniżkami. Jedynym przywilejem pozostawała niewielka miesięczna racja mydła.

…JEDEN POWIE: „BYŁEM PILOTEM MYŚLIWSKIM", DRUGI: „SŁUŻYŁEM NA OKRĘCIE PODWODNYM", INNY: „MASZEROWAŁEM Z 8 ARMIĄ", CZWARTY Z KOLEI: „ŻADEN Z WAS NIE MÓGŁBY PRZEŻYĆ BEZ KONWOJÓW I MARYNARZY FLOTY HANDLOWEJ", A TY ODPOWIESZ Z RÓWNYM PRAWEM DO DUMY: „MY WYDOBYWALIŚMY WĘGIEL".

WINSTON CHURCHILL, 1943 R.

Zakwaterowani byli w Miners Hostels (hostelach górniczych), które stanowiły bardzo podobne do wojskowych baraki z blachy falistej, zapewniające jedynie niezbędne minimum w postaci łóżka, szafki na rzeczy osobiste oraz dostępu do urządzeń sanitarnych. Z braku wolnych miejsc w barakach niektórzy mieszkali u rodzin w osiedlach górniczych. Koszt takiego miejsca był opłacany przez Ministry of Labour i nie mógł przekraczać kwoty £ 1,25 tygodniowo.

Kończąc wątek spraw socjalno-bytowych, winniśmy w kilku chociażby słowach napisać o dostępnych im wtedy formach spędzania wolnego czasu. Możliwości były nader ograniczone: kino, wizyta w pubie, udział w zabawie tanecznej oraz lokalne mecze piłkarskie z udziałem drużyn złożonych z „Chłopców Bevina" oraz gospodarzy. Wiele osób podkreślało wyjątkową atmosferę panującą wówczas na boiskach oraz dużą frekwencję mającą związek ze zdezorganizowaniem przez toczącą się wojnę spotkań ligowych.

Ubiór i wyposażenie

Do pracy otrzymywali robocze drelichy, co było ewenementem, dlatego że wszyscy pozostali górnicy używali swoich starych ubrań. Sylwetkę uzupełniał ochronny kask fibrowy, skórzane buty ze wzmocnionymi blachą noskami oraz lampa górnicza. Przedmioty te fasowane były bezpłatnie, w przeciwieństwie do narzędzi pracy – łopatę bądź kilof należało kupić za własne pieniądze. Każdy posiadał też metalowe pudełko na kanapki oraz butelkę na wodę.

Na co dzień, po pracy, nosili ubrania cywilne, często już znoszone i nie najlepszej jakości. Nie przewidziano dla nich jakiegokolwiek wyróżnika w postaci chociażby odznaki przeznaczonej do noszenia w klapie, świadczącej o tym, że jej posiadacz jest osobą czynnie zaangażowaną w wysiłek wojenny. Stało się tak, pomimo dużej powszechności i różnorodności takich emblematów w owym czasie. Wspomniany brak możliwości identyfikacji w odczuciu społecznym bywał często kojarzony z dezercją, unikaniem służby wojskowej,

fot. http://www.ww2incolor.com/homefront/pitpony.html, IWM

szpiegostwem, a czasem stanowił powód do wylegitymowania przez policję.

Z mroku kopalń, w mrok niepamięci

Program obowiązkowej rekrutacji do pracy w górnictwie był przewidziany jedynie na czas wojny. Duże zapotrzebowanie na surowiec oraz brak rąk do pracy w tej dziedzinie gospodarki sprawiły, że istniał aż do 1948 roku.

Jedynie nieliczni z tych, którzy trafili wtedy do kopalń, zdecydowali się na kontynuację kariery w zawodzie górnika. Większość, najczęściej z uczuciem dużej ulgi, zamykała bezpowrotnie ten rozdział swojego życia. Zwolnieni kończyli służbę z dokumentem zaświadczającym o jej odbyciu. Nie przysługiwało im jakiekolwiek wyróżnienie w postaci odznaczenia, odprawy pieniężnej, gwarantowanej prawem możliwości – podobnie jak w przypadku zdemobilizowanych żołnierzy – powrotu do poprzedniego miejsca zatrudnienia, urlopu z racji zakończenia służby czy też zapewnienie nowego ubrania.

W latach 50. XX wieku, zgodnie z obowiązującymi przepisami, 90% dokumentów dotyczących programu zostało zniszczonych. Dotkliwym tego skutkiem jest między innymi niemożliwość potwierdzenia okresu zatrudnienia tym, którzy utracili swoje zaświadczenia.

Upływ kolejnych dekad nie przyniósł nic nowego dla niezałatwionych spraw „Chłopców Bevina". Wielu z nich odniosło życiowy sukces, wypracowując sobie uznaną w społeczeństwie pozycję. Wśród nich znaleźli się także tacy, których nazwiska znane były niemal każdemu mieszkańcowi Wysp Brytyjskich. Wspomnijmy w tym miejscu chociażby znakomitych piłkarzy Nata Lofthousa i Alfa Sherwooda czy też komika Erica Morecombe uznanego w plebiscycie przeprowadzonym przez BBC w 2002 roku za jednego ze 100 najważniejszych w historii Brytyjczyków. Byli bardzo popularni, ale chyba tylko nieliczni wiedzieli o ich górniczym epizodzie w latach II wojny światowej. Niewiedza w tej materii była wszechobecna i często przekładała się na powstawanie wypaczonego obrazu. Wiele osób w dobrej wierze uważało, że ci wszyscy młodzi chłopcy pracujący podczas wojny w kopalniach trafiali tam z racji swoich przekonań i światopoglądu wykluczającego pełnienie służby wojskowej. W rzeczywistości, według powojennych ustaleń, grupa ta liczyła 41 osób.

Sytuacja poczęła powoli się zmieniać w połowie lat 80. XX wieku, kiedy dla „Chłopców Bevina" nadszedł moment stopniowego przechodzenia w stan spoczynku dającego możliwość refleksji i spojrzenia wstecz. Wolny czas sprzyjał poszukiwaniu współtowarzyszy pracy i nawiązywaniu kontaktów. Zapewne skutkowało to również myślą o stworzeniu własnego zrzeszenia. (Druga część artykułu wraz z bibliografią w najbliższych numerach „Odkrywcy"). CDN

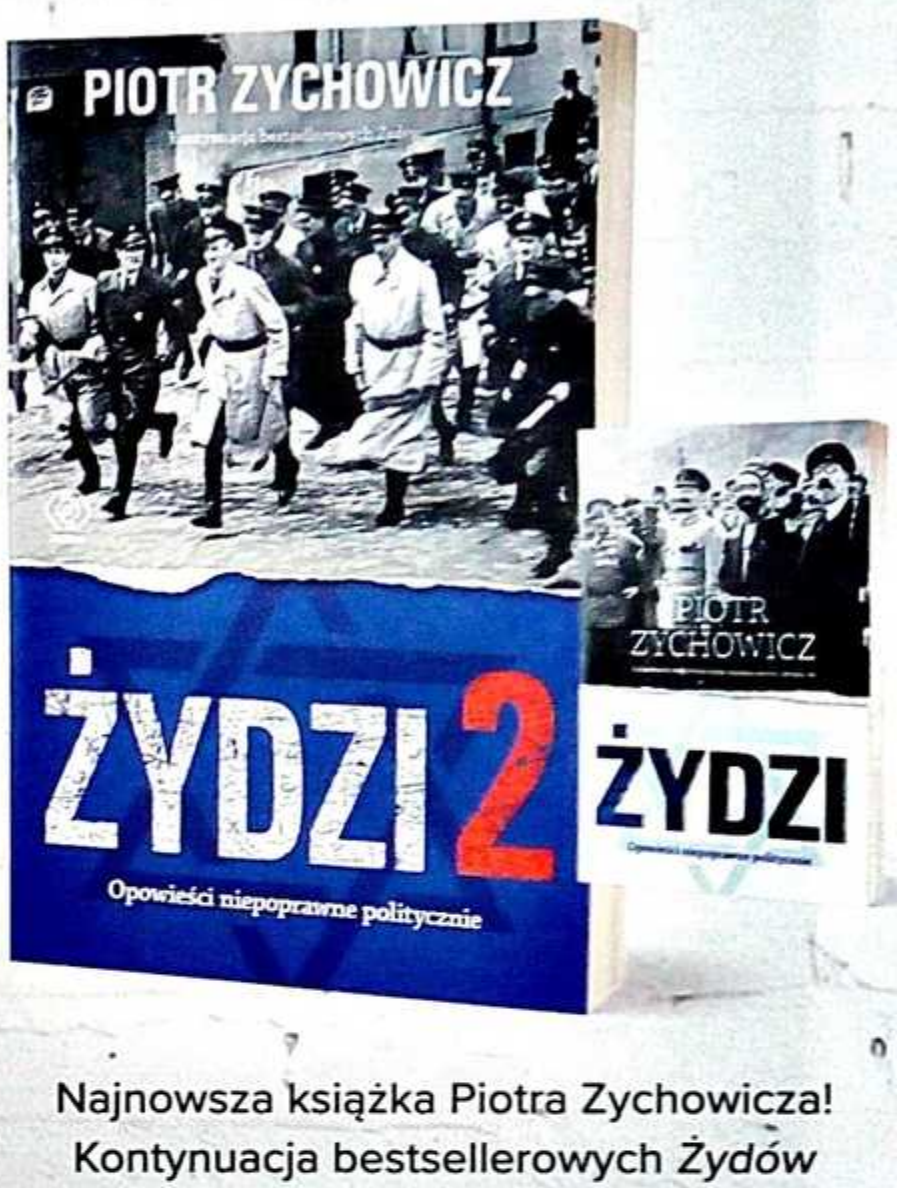
Najserdeczniejsze podziękowania winien jestem Paniom Christine Mower (Coal Liabilities Unit, Department of Energy and Climate Change, Londyn) oraz Joannie Gacek.

Bartłomiej Błaszkowski

Historyk, miłośnik kotów.

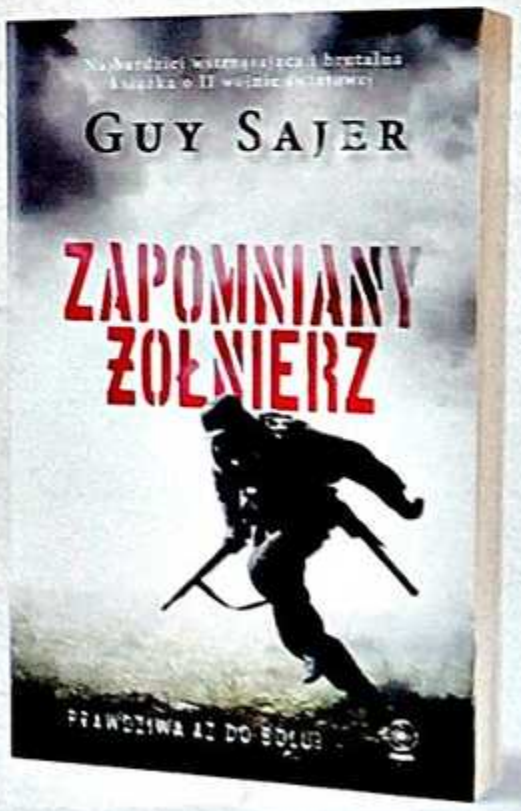
REKLAMA

REBIS



Najnowsza książka Piotra Zychowicza!

Kontynuacja bestsellerowych *Żydów*



Najbardziej wstrząsająca i brutalna książka o II wojnie światowej. Prawdziwa aż do bólu!

Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o.

FB/DWREBIS

www.rebis.com.pl

KAMIEŃ MARYJNY NA WZGÓRZU PARKOWYM

TOMASZ DUSZYŃSKI, MONIKA ŁUKASIK-DUSZYŃSKA

Wzgórze Parkowe w Strzelinie w średniowieczu było miejscem pielgrzymek wiernych, a na znajdującym się tam kamieniu można odnaleźć odciśnięte ślady stóp... małego Jezusa.

Widok kamienia maryjnego na Wzgórzu Parkowym w Strzelinie.

Jedynie nieliczni mieszkańcy Strzelina słyszeli o tym, że wzgórze nazywane w dawnych czasach Marienbergiem skrywa zagadkę związaną z tajemniczym kamieniem. Jednak nawet ci, u których pamięć o tym miejscu przetrwała, mają różne wyobrażenia dotyczące legendy związanej z maryjnym kamieniem.

Legenda przekazywana była z pokolenia na pokolenie przez setki lat. Pamięć ludzka jest jednak zawodna i skłonna do ubarwiania, więc opowieść o kamieniu i Wzgórzu Maryjnym z czasem zaczęła się zmieniać i straciła swoje pierwotne brzmienie.

Niemieccy mieszkańcy widzieli w tajemniczym kamieniu cudowne odbicie twarzy Maryi, a sama Najświętsza Panienka miała ukazywać się w tym miejscu, by przestrzegać przed zbliżającymi się kataklizmami. Po wojnie podanie to uległo kolejnej zmianie. Na kamieniu ze Wzgórza Parkowego doszukiwano się odcisków kopytek osiołka, na którym Maryja, Jezus i Józef uciekali przed zemstą Heroda...

Jak widać, wokół kamienia maryjnego narosło wiele nieporozumień. Naszym zadaniem stało się dotarcie do pierwotnego brzmienia legendy.

Pielgrzymki i pielgrzymi

Pielgrzymki, które miały pojawiać się na Wzgórzu Maryjnym, łączone są z kościołem pw. Matki Chrystusa przy dzisiejszej ulicy Staromiejskiej. To właśnie proboszcz tamtejszej świątyni miał być inicjatorem peregrynacji na wzgórze do cudownego kamienia. Dopiero wygnanie kapłana i splądrowanie Strzelina przez husytów spowodowało ustanie w tym miejscu kultu.

Na kamieniu można odnaleźć napisy w języku łacińskim oraz wyryte daty. Dzisiaj są one niemal nieczytelne. >>>

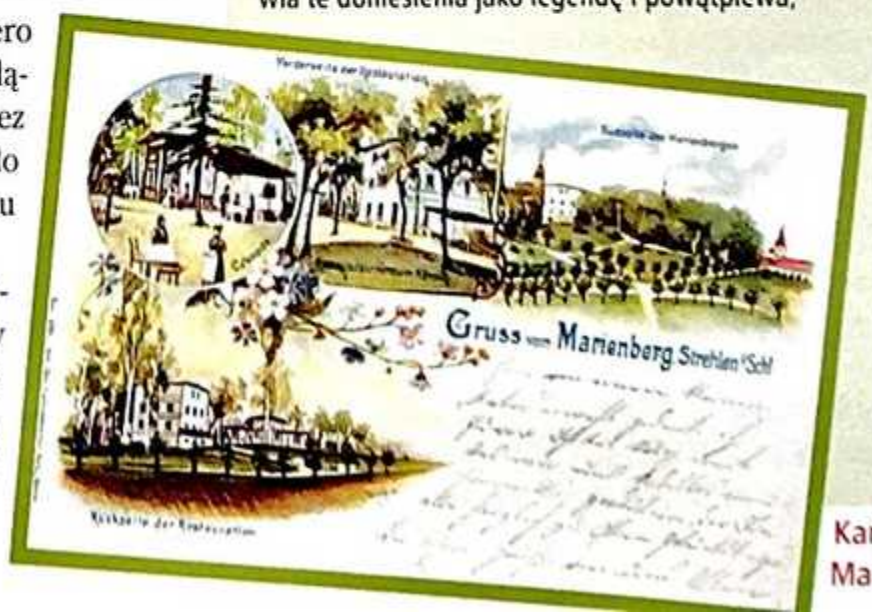
fot. Blanka Duszyńska

Podpisy pielgrzymów na kamieniu maryjnym.

ODBICIA STÓP CHRYSTUSA NA KAMIENIU W STRZELINIE

Podczas wojen husyckich Strzelin w latach 1428-1429 ucierpiał z powodu plądrowań. Między innymi przez husytów zostało zdewastowane Wzgórze Maryjne znajdujące się nad kościołem, a proboszcz został wygnany. Pielgrzymki, które do tej pory przychodziły z kościoła na pobliskie wzgórze, zostały wstrzymane. Z sanktuarium, które znajdowało się na tej górze, pozostał tylko kamień – obok dwóch niejednakowych odcisków stóp dziecka można zobaczyć na nim nieczytelne łacińskie litery. Ślady miały jakoby być odciskami stóp Chrystusa. Goerlich [Franz Xavier Goerlich – autor historii Strzelina – przyp. aut.] przedstawia te doniesienia jako legendę i powątpiewa, by kiedykolwiek kościół pielgrzymkowy stał na Wzgórzu Maryjnym.
Richard Kühnau, „Mittelschlesische Sagen", Breslau 1929, s. 132.

KOMENTARZ:
Marienberg, Marienkirche, Marienstein, czyli kolejno: Wzgórze Maryjne, Kościół Najświętszej Maryi Panny i kamień maryjny. Miejsca, które wydają się otoczone kultem maryjnym w sposób szczególny. Najstarsza wzmianka dotycząca legendy o kamieniu maryjnym, jaką udało nam się odnaleźć, pochodzi z roku 1685. Richard Lucae w „Schlesien Curiose" wspomina o głazie i odciśniętych w nim stopach dziecka w wieku około ośmiu lat. Ten sam autor pisze także o pielgrzymkach na Wzgórze Maryjne i objawieniach, które miały na nim miejsce. Maryja podobno pojawiała się tam często, widziano ją, jak wspina się w stronę szczytu. Friedrich Zimmerman w „Beytrage zur beschreibung von Schlesien" także wspomina o sanktuarium, które miało istnieć na wzgórzu, a zostało zniszczone podczas wojen husyckich.
Warto jednak pamiętać, że z południowo-zachodnich stoków wzgórza wydobywano niegdyś granit. Być może pracujący tam górnicy wybrali sobie specjalne miejsce, w którym mogli polecić się Bogu i podziękować za bezpieczną pracę.



Kartka pocztowa, pozdrowienia ze wzgórza Marienberg. Przełom XIX i XX wieku.

>>> Według badaczy miały być dowodem na to, że pielgrzymki do kamienia rzeczywiście miały miejsce. Daty i napisy pozostawione na bocznej powierzchni granitowego głazu były formą dzisiejszego graffiti, podpisem anonimowych pielgrzymów – „Tu byłem", czego przykładem jest chociażby napis „I.H. 1677".

Kiedy powstała legenda?

Dr Dagmara Adamska w „Atlasie historycznym miast polskich – Strzelin" przyjmuje, że po wyremontowaniu w 1721 roku przez augustianów kościoła pw. Podwyższenia Krzyża Świętego, świątynia ta stała się miejscem lokalnych pielgrzymek do kopii obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej. Pątnicy mieli „przy okazji" odwiedzać Wzgórze Maryjne i cudowny kamień ze śladami stóp Jezusa i Maryi. To augustianie mieli stać za narodzinami lokalnej legendy o cudownym głazie. Przemawiać miał za tym fakt, że był to okres, w którym na fali kontrreformacji „tworzono" podobne miejsca, by rozbudzić religijnie parafian.

Czy powstanie legendy rzeczywiście zawdzięczamy augustianom? Przypomnijmy, że kamień maryjny był już wzmiankowany przed pojawieniem się zakonników w Strzelinie. Możemy przyjąć, że augustianie nie tyle stworzyli cudowne miejsce, co przypomnieli o nim lokalnej społeczności.

Stopy małego Jezusa czy odbicie oblicza Maryi?

Informacja o pielgrzymkach do cudownego obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej, znajdującego się w kościele pw. Podwyższenia Krzyża Świętego, jest bardzo ciekawa z innego punktu widzenia. Tamte tradycje mogły mieć bowiem wpływ na późniejsze przeinaczenie legendy dotyczącej kamienia maryjnego. Przypomnijmy, że niemieccy mieszkańcy Strzelina tuż przed zakończeniem II wojny światowej nie pamiętali już legendy o odbitych w głazie stópkach Jezusa, uważali natomiast, że w kamieniu widnieje odcisk wizerunku (oblicza) Maryi. Chodzono na wzgórze, by stanąć przed cudownym, wyrytym w kamieniu obrazem. Skąd wzięło się to przeinaczenie legendy? Wydaje się, że miała na to wpływ pamięć o owych pielgrzymkach do cudownej kopii obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej w kościele pw. Podwyższenia Krzyża Świętego. Kolejne pokolenia przekazujące sobie podanie o tym miejscu połączyły oba wątki. Być może miał na to wpływ także fakt, iż odbicia stóp przez wieki zatarły się, a wgłębienia w kamieniu obserwowane pod odpowiednim kątem rzeczywiście mogą nasuwać skojarzenia z wyrzeźbioną twarzą.

Kościół Najświętszej Maryi Panny

Kult kamienia maryjnego na Wzgórzu Parkowym niewątpliwie związany był z kościołem Najświętszej Maryi Panny. Z ową świątynią także związana jest legenda. Dotyczy ona czasu powstania kościoła.

KOŚCIÓŁ WE WSI HUSSINETZ

Budynek kościoła w Gęsińcu, gdzie osiedli w 1749 czescy husyci, miał zostać przez Piotra Wlasta w 1130 poświęcony jako pierwszy kościół Strzelina.
Richard Kühnau, „Mittelschlesische Sagen", Breslau 1929, s. 44.

KOMENTARZ:
W podaniu tym chodzi oczywiście o kościół na tak zwanym Starym Mieście, czyli przy ulicy Staromiejskiej. Gdyby świątynia ta powstała już w 1130 roku, wydarzenie to byłoby sporą sensacją. Friedrich Lucae w „Schlesien curiosa" powołuje się na bliżej nieokreślony dokument, który miałby poświadczać tę datę. Jest to jednak informacja niepotwierdzona. Pierwsza udokumentowana wzmianka o wspomnianym kościele pochodzi z 1316 roku i mówi o świątyni Najświętszej Maryi Panny.

Nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy pielgrzymki na Wzgórze Maryjne miały miejsce już w początkach powstania kościoła. Być może jednak legenda o odciśniętych w kamieniu stópkach Jezusa i objawieniach Maryi ściągała w to miejsce pielgrzymów ze Śląska. Faktem jest, że Marienberg był przez wiele lat bardzo ważny dla okolicznych mieszkańców i miał znaczące miejsce w ich świadomości.

Odciski stóp w kamieniach

Czy legendy o kamieniach, na których widziano ślady stóp Maryi, Jezusa oraz świętych są czymś niespotykanym? A może są stałym elementem mentalności i pobożności ludowej? Odpowiedź na postawione pytanie ułatwi sięgnięcie po podanie o odbitych w głazie śladach stóp św. Wojciecha, postaci jakże istotnej w początkach państwa polskiego. Miał on przybyć z Czech na wezwanie Bolesława Chrobrego. Jego zadaniem było nawrócenie pogan zamieszkujących lasy Śląska. Swoje kazanie do miejscowych wygłosił, stojąc na dużym głazie. Gdy po pełnym pasji przemówieniu zstąpił z kamienia, okazało się, że odcisnęły się na nim ślady stóp... Ów kamień miał się pierwotnie znajdować w Opolu, obecnie można go zobaczyć w Muzeum Archidiecezjalnym we Wrocławiu.

Kamienie z rzekomym odbiciem stóp św. Wojciecha oraz cegły z odciskami stóp dawniej były używane jako znaki graniczne i własnościowe. Czy lud ubarwił te, skądinąd zwyczajne, znaki opowieściami o cudownych objawieniach? Nie rozstrzygamy tych kwestii. Na ziemiach polskich znajdziemy bardzo wiele miejsc kultu maryjnego i legend z nimi związanych: „stopka królowej Jadwigi" na Wawelu, odbicia stóp Maryi w Licheniu koło Konina, w Białej (wieś w gminie Trzcianka), w Lesie Grąblińskim, w Pieczyskach na Mazowszu czy na nieodległej od Strzelina Górze Bardzkiej.

Osiołek i ucieczka przed Herodem

Co jednak ze wspomnianym na początku naszej opowieści osiołkiem i odbiciem w kamieniu jego kopytek? Co z ucieczką przed Herodem, podczas której w cudowny sposób Jezus, Maryja i Józef mieli znaleźć chwilę odpoczynku przy tajemniczym kamieniu?

Tym razem opowieść zabierze nas na południe od Strzelina, w stronę Białego Kościoła, a dokładniej Gębczyc...

fot. Blanka Duszyńska

Kamień maryjny w Gębczycach.

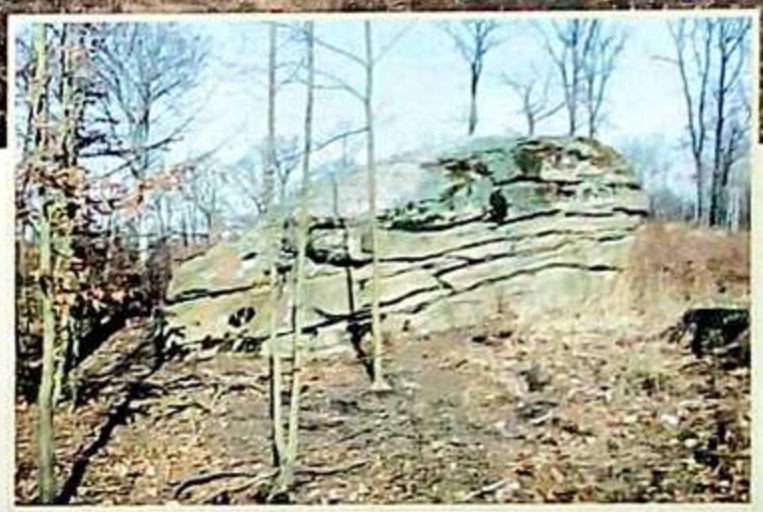
KAMIEŃ MARYJNY PRZY GĘBCZYCACH

Gdy idzie się ulicą, która prowadzi z Białego Kościoła przez Gębczyce na Pogrodę, to około 200 kroków za Gębczycami napotyka się ścieżkę. Jeśli nią podążymy, to wkrótce przy skraju lasu przekroczymy tory kolejki wąskotorowej i dalej leśną ścieżką po 2-3 minutach dojdziemy do ogromnego kamienia, który nazywany jest Maryjnym.

Jak mówi opowieść: kiedy Józef i Maria z dzieciątkiem Jezus uciekali z Egiptu, ich droga prowadziła przez ten maryjny kamień. Zagłębienia w kamieniu (otwory, które zostały tam wyryte, z jednej strony przedzielają część kamienia) są odbiciami kopyt osiołka, wgłębieniem na kolebkę Jezusa, a okrągłe duże zagłębienie, podobne do kotła erozyjnego, było kociołkiem, w którym Maryja gotowała Jezuskowi owsiankę.

Za lat mojej młodości kamień maryjny, zwłaszcza wiosną i latem, był chętnie odwiedzanym miejscem przez młodych i starszych. Kamień, a szczególnie odciski kopyt, misa i kolebka przystrajane były zawilcami i konwaliami.

Richard Kühnau, „Mittelschlesische Sagen", Breslau 1929, s. 248.



KOMENTARZ:

Mamy więc drugi kamień maryjny w okolicach Strzelina. Przekazywane z pokolenia na pokolenie opowieści spowodowały, że w podaniach dwa miejsca stały się jednym. Dziś możemy śmiało rozdzielić te dwie legendy i dwa miejsca objawień. Drugi z kamieni odnajdziemy w Gębczycach, które do 1811 roku należały do opactwa w Henrykowie.

Na fali romantyzmu na początku XIX wieku rozpoczęły się w Niemczech poszukiwania domniemanych miejsc kultu pogańskiego. Ich dokumentowaniem i popularyzowaniem zajął się F. Geschwendt, pracownik Działu Prehistorii Śląskiego Muzeum Rzemiosła Artystycznego i Starożytności. Na początku lat 30. XX wieku wielokrotnie badano tak zwany Marienstein w Gębczycach, a miejsce to stało się celem wędrówek wielbicieli „starożytności". Graffiti pozostawione przez pielgrzymów sięga czasów jeszcze przed popularyzacją miejsc kultu i wzmożonym zainteresowaniem turystów szukających ciekawych miejsc w regionie. A obecność Marienstein na mapie z 1781 roku świadczy o tym, że historia kamienia znana była od dawna.

Odciski kopyt osiołka czy ślady po klinach? Najprawdopodobniej w średniowieczu próbowano rozbić skałę na kamień budowlany.

Podpisy pielgrzymów na kamieniu.

Wgłębienie na kolebkę Jezusa.

Chrześcijaństwo a kult pogański – kamienie maryjne i czartowskie

Kult kamieni maryjnych sięga czasów średniowiecza, być może jednak miejsca te były przedmiotem czci także w czasach słowiańskich. Wierzenia pogan przejmowane były przez religię chrześcijańską, a miejsca pogańskiego kultu również były „adaptowane". Między innymi w ten sposób powstawały kamienie maryjne.

Często jednak „adaptacja" danego miejsca nie udawała się. Chrześcijańscy księża starali się wtedy przedstawić dawne miejsce kultu jako wymysł diabelski. Uzasadniano to nawet odpowiednią legendą. W ten sposób powstało wiele opowieści o czartowskich kamieniach. Chociażby opowieść o diabelskim kamieniu w Krzeszowie, gdzie diabeł, chcąc zburzyć budowany przez cystersów klasztor, poleciał do górskiego kamieniołomu po wielki głaz. Nie zdążył nim jednak cisnąć w świątynię przed pianiem koguta i głaz upadł na pole. Podobnie tłumaczono obecność samotnych skał i głazów na Pomorzu, w Karpatach czy w Górach Świętokrzyskich.

Na ziemi strzelińskiej także odnajdziemy ciekawe podanie związane z diabelskim kamieniem. W tym przypadku diabeł za pomocą wielkiego głazu chciał zniszczyć… miasto Strzelin.

Tomasz Duszyński
Z wykształcenia historyk. Pisarz, scenarzysta i dziennikarz. Pracował w RMF FM i Radiu Aplauz. Autor wielu powieści i opowiadań. Popularyzator legend związanych z regionem, w którym mieszka.

Monika Łukasik-Duszyńska
Historyk, wykładowca, obecnie pracownik ASP im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu. Autorka licznych artykułów naukowych i książek, między innymi: „Unia Europejska a obywatele" oraz „Brytyjskie poselstwo donosi...".

Legendy zamieszczone w artykule oraz szereg innych podań znajdą Czytelnicy w „Legendach ziemi strzelińskiej".

KOGUCI KAMIEŃ

Kościół pw. św. Wawrzyńca w Prusach.

Na Wzgórzach Dębowych w pobliżu Wilkowa Wielkiego znajduje się duży kamień, który wśród miejscowej ludności nazywany był kogucim. Opowiada się o nim następującą legendę:
Pewnego razu diabeł stanął o świcie na szczycie Raduni, koło Sobótki, i spojrzał w dolinę zamieszkiwaną przez ludzi. Z ponurą miną zobaczył, jak ich domy gromadzą się wokół kościołów, a na horyzoncie jego oczom ukazało się miasto Strzelin. W brzasku dnia rozświetliły się jego wieże. Pełen wściekłości diabeł chwycił wielki głaz, który miał pod ręką, i cisnął nim w osadę, chcąc ją zniszczyć. Kamienny blok świsnął w powietrzu. Jednak w momencie, gdy przelatywał nad Sienicami i Księgienicami Wielkimi, rozległo się pianie koguta. Czyn, którego dopuścił się diabelski pomiot, został zniweczony, a kamień rozłupał się na kilka części. Jeden z kawałków uderzył w wieżę kościoła w Prusach. Szczyt tej wieży rozłupał się na pół. Nawet dzisiaj wieża pozbawiona jest szpicu, bo tak często, jak ktoś próbował położyć na szczycie kościoła pełny hełm, ten zawsze był odrzucany przez dziwne zdarzenie. Inna część głazu spadła zaś do lasu i po dziś dzień leży na Dębowych Wzgórzach.
Richard Kühnau, „Mittelschlesische Sagen", Breslau 1929, s. 233.

KOMENTARZ:
Gdy spojrzymy na wieżę kościoła św. Wawrzyńca w Prusach, rzeczywiście może się wydawać, że jest niedokończona i brak jej hełmu. Sam szpic jednak wbrew owym „dziwnym zdarzeniom" udało się w końcu postawić. Na przedwojennych pocztówkach widać jednak brak zwieńczenia kościelnej wieży i trudno dociec, jaka była tego przyczyna…
Ten gotycko-renesansowy kościół wzmiankowany był już w 1318 roku. Wzniesiony w końcu XIII wieku, zasklepiony w 1497 roku, był poddawany przebudowom i remontom. Według legendy próby zmian konstrukcji wieży nie powiodły się za sprawą tajemniczej siły. Podobny motyw spotykamy w legendzie z Krzywiny. Tutaj jednak, zgodnie z podaniem, tajemnicza siła ingerowała w inny sposób: nie pozwalała zburzyć ostatniej ściany kościoła św. Oswalda.

JET PILOT'S SURVIVAL KNIFE
Z WYTWÓRNI CAMILLUS
POCZĄTEK I KONIEC METAMORFOZY

RAFAŁ KUCHARSKI

Nóż przetrwania pilota odrzutowca miał umożliwiać cięcie gęstych zarośli, przepiłowanie poszycia kadłuba samolotu lub helikoptera oraz wbicie przy jego pomocy gwoździa w deskę o grubości dwóch cali.

U góry:
Jet Pilot's Survival Knife wykonany zgodnie ze specyfikacją MIL-K-8662E.

U dołu:
Jet Pilot's Survival Knife z początkowego okresu produkcji prowadzonej w oparciu o specyfikację MIL-K-8662B.

Wbrew nazwie w czasie wojny w Wietnamie używany był zarówno przez lotników, jak i żołnierzy wojsk lądowych. Jet Pilot's Survival Knife został zaprojektowany w 1957 roku przez Marbles Arms Corporation we współpracy z Biurem Uzbrojenia Amerykańskiej Marynarki Wojennej. W literaturze przedmiotu panuje zgodność co do doskonałej jakości noży wytwarzanych przez tego producenta, co niestety skutkowało wysokimi kosztami produkcji, a w konsekwencji utratą zlecenia przez tego wytwórcę. Nie dziwi zatem, że Camillus Cutlery Company, której następnie udzielono zamówienia, w pierwszej kolejności wprowadziła zmiany powodujące, że wytwarzanie noża przestało być tak kosztowne. W okresie ponad 40 lat produkcji Jet Pilot's Survival Knife podlegał również modyfikacjom, które miały czynić go użyteczniejszym w warunkach polowych, a stanowiły reakcję na uwagi zgłaszane przez żołnierzy. Niektóre ze zmian były niewielkimi korektami, mającymi na celu zastosowanie nowocześniejszych materiałów lub metod produkcji, inne zaś zmieniły znacznie wygląd noża. Wprowadzano je w oparciu o kilkanaście – opracowanych pomiędzy sierpniem 1959 roku a sierpniem 1999 roku przez Departament Obrony – specyfikacji MIL – K – 8662 oznaczonych literami od B do E oraz poprawek do owych specyfikacji. Zilustrowaniu tych przeobrażeń służyć może porównanie noży wytworzonych w Camillus Cutlery Company w początkowym okresie produkcji na podstawie specyfikacji MIL – K – 8662 B z 6 sierpnia 1959 roku (przypominały bardzo wówczas te

wyrabiane przez Marbles Arms Corporation) z tymi, które wyprodukowano po nadaniu im – (specyfikacją MIL – K – 8662E z 7 czerwca 1974 roku) ostatecznej formy. Pierwsza generacja noży przetrwania pilota wytworzona przez Camillus Cutlery Company różniła się od produkowanych przez Marbles Arms Corporation zgodnie ze specyfikacją MIL – K – 8662A z 4 listopada 1957 roku jedynie tym, że powierzchnia metalowych elementów była parkeryzowana, a nie oksydowana.

Głownia

Wzorem noży produkowanych przez Marbles Arms Corporation, do czasu wprowadzenia specyfikacji MIL-K-8662C z 18 sierpnia 1961 roku, Camillus Cutlery Company początkowo wytwarzał noże przetrwania pilota z głownią typu bowie o długości 6 cali, dwustronnym zbroczem oraz piłą umieszczoną na jej grzbiecie. Warto zaznaczyć, że jak podaje M.W. Silvey, Jet Pilot's Survival Knife zapoczątkował całą generację noży przetrwania z piłą na grzbiecie głowni. Wobec krytycznych uwag lotników, których nóż o zbyt długim brzeszczocie uwierał w żebra, głownię skrócono do 5 cali.

Zgodnie zarówno ze specyfikacją MIL – K – 8662 B z 6 sierpnia 1959 roku, jak i MIL – K – 8662E z 7 czerwca 1974 roku, brzeszczot noża wykonywano ze stali AISI 1095, którą na odcinku od sztychu do nasady głowni utwardzano od C 50 do C55 w skali Rockwella. Od nasady głowni w kierunku jej trzpienia rozpoczynała się strefa przejściowa, a w jej centrum stali nadawano twardość od C 35 do C45, zaś pozostałą część trzpienia utwardzano maksymalnie do C30 w skali Rockwella.

Zarówno w myśl specyfikacji z 6 sierpnia 1959 roku, jak i z 7 czerwca 1974 roku jelec, podkładka pod jelec i podkładka pod głowicę wykonane zostały ze stali SAE 1018 lub 1020. Dwuramienny jelec był rozbudowany tak, aby ułatwić piłowanie oraz wydobycie noża zaklinowanego w trakcie wykonywania otworu w aluminiowym poszyciu samolotu lub helikoptera. Równolegle do krótszego boku jelca, na jego ramieniu od strony piły, znajdującej się na grzbiecie głowni, umieszczano dwa otwory umożliwiające zamocowanie temblaka zapobiegającego utracie noża.

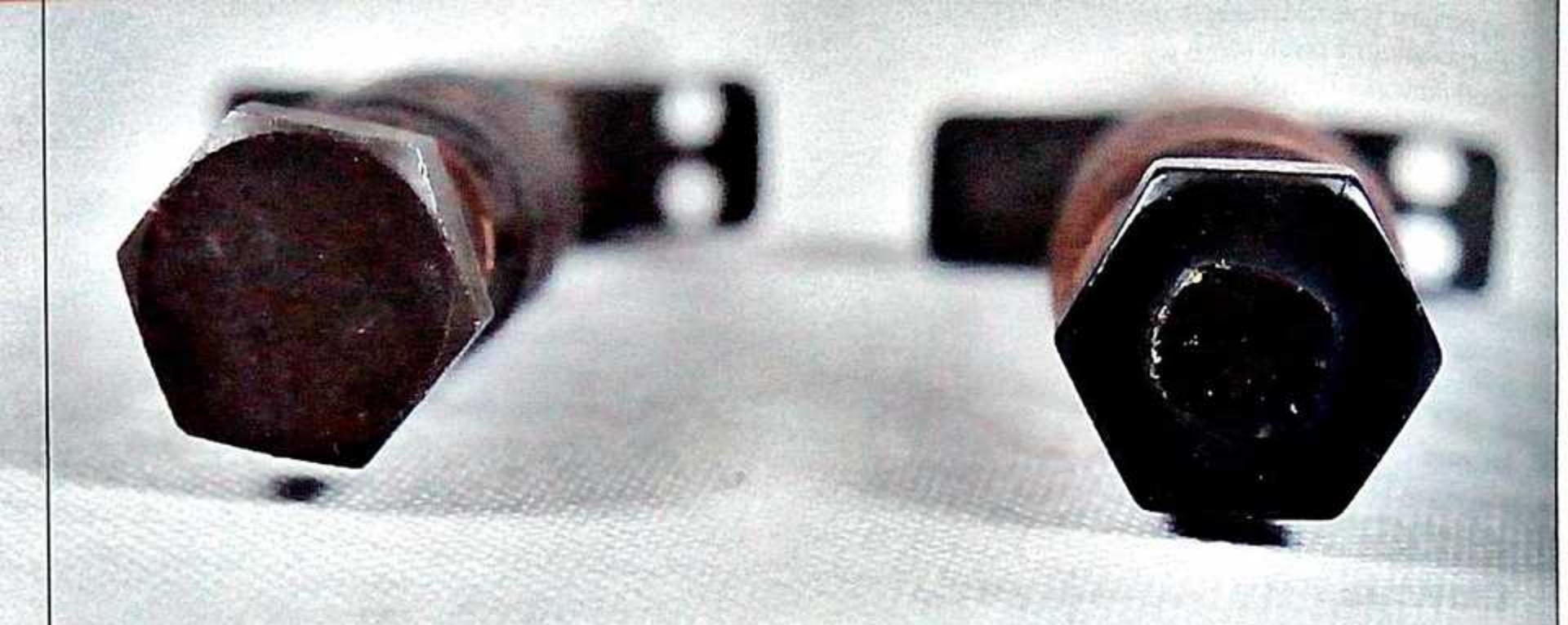
Rękojeść

Zmianie nie uległ również materiał i sposób wykonania rękojeści. Składała się ona ze sprasowanych, skórzanych krążków o grubości 1 i 1/8 cala. Jak wynika ze specyfikacji z 7 czerwca 1974 roku, aby zapobiec pleśnieniu skóry, nasycano ją paranitrofenolem. Dla poprawy chwytu na całej długości rękojeści równomiernie rozmieszczono 6 bruzd o szerokości 1/8 cala. Jak wynika z ulotki reklamowej wydanej przez Marbles Arms Corporation dla owych bruzd przewidziano również inne, nietypowe zastosowanie. Otóż zakładano, że Jet Pilot's Survival Knife po przywiązaniu do wiosła lub kija może służyć również jako grot zaimprowizowanego oszczepu, zaś karby na rękojeści >>>

Z lewej: nóż z początkowego okresu produkcji z głownią o długości 6 cali. Z prawej: wytwarzany od sierpnia 1961 roku nóż z brzeszczotem pięciocalowym.

Części, które w ciągu kilkudziesięciu lat produkcji nie podlegały modyfikacjom – jelec, podkładka pod jelec, rękojeść i podkładka pod głowicę.

fot. Piotr Rajca



>>> miały zapobiegać ześlizgiwaniu się linki czy też sznura mocującego nóż do drzewca. Zważywszy na zakres tematyczny niniejszego opracowania, jedynie jako ciekawostkę należy podać, że wytwórnia Milpar produkowała noże przetrwania dla pilotów odrzutowców z rękojeścią aluminiową.

Sześciokątna, masywna głowica wykonana była ze stali SAE 1113 i miała pełnić funkcję obucha. Modyfikacja tego elementu konstrukcyjnego polegała na zmianie sposobu jego mocowania do trzpienia głowni. Po przejęciu produkcji noża przetrwania przez Camillus Cutlery Company uznano, że mocowanie głowicy przez jej nakręcanie na nagwintowaną końcówkę trzpienia głowni komplikuje produkcję i podnosi jej koszty. Dlatego też po niespełna roku tę metodę przytwierdzania głowicy zastąpiono przez zakuwanie końcówki trzpienia głowni, zaś podstawę tej zmiany stanowiła poprawka nr 1 z dnia 29 czerwca 1960 roku do specyfikacji MIL - K - 8662B.

Bagnety wojska polskiego. Od 1918 roku do współczesności. Cz. II.
Maciej Prószyński
Celem opracowania jest przedstawienie bagnetów pozostających w uzbrojeniu Wojska Polskiego od czasu wprowadzenia tej broni do armii, czyli od drugiej polowy XVII wieku, do czasów współczesnych. W części drugiej przedstawimy polską broń od roku 1919 do czasów nam współczesnych.

Zamów na
www.odk.pl
tel. 42 631 10 97
42 630 71 41
Księgarnia Odkrywcy

Powłoki ochronne

Wszystkie metalowe części noża były fosforanowane. W przypadku noży z głowicą mocowaną przez zakuwanie, końcówka trzpienia głowni jak i tylna, płaska powierzchnia głowicy były jednolicie pokryte warstwą podkładu, następnie farbą gruntową chromianową, a na końcu lakierem nitrocelulozowym koloru czarnego. Stosowano go, aby zapobiec wnikaniu słonej wody w głąb znajdującego się wewnątrz rękojeści kanalu trzpienia głowni i korodowaniu noża od wewnątrz.

Znakowanie

W myśl specyfikacji MIL – K – 8662B oznaczenie w postaci nazwy lub znaku handlowego producenta winno znajdować się w widocznym miejscu w pobliżu jelca. W praktyce napis „CAMILLUS N.Y." umieszczano na progu głowni.

Z kolei według specyfikacji MIL – K – 8662E nóż znakowano przez umieszczenie na jednej z powierzchni bocznych sześciokątnej głowicy nazwy wytwórcy lub znaku handlowego oraz daty produkcji (miesiąc i rok). Nadto na tylnej części pochwy, wzdłuż szlufki służącej do wsunięcia jej na pas, wykonywano tuszem napis:
KNIFE, HUNTING, SHEATHED, SURVIVAL, PILOT'S
MIL – K – 8662E
NAZWA WYTWÓRCY
NUMER KONTRAKTU
DATA PRODUKCJI (MIESIĄC I ROK)

W ciągu kilkudziesięciu lat produkcji pochwy noża przetrwania pilota niezmiennie wytwarzano z dwóch kawałków licowanej skóry, przy czym na krótszym, stanowiącym przednią część płaszcza pochwy, umieszczano zapinaną na zatrzask kaletniczy kieszonkę na kamień do ostrzenia, na tylnym dłuższym – pasek z zatrzaskiem kaletniczym, podtrzymujący rękojeść noża i zapobiegający jego utracie. Obie części płaszcza pochwy spajano przy pomocy szwów i nitów.

Chronologicznie pierwsza, bo wprowadzona w końcu czerwca 1960 roku, zmiana w konstrukcji pochwy Jet Pilot's Survival Knife polegała na wyeliminowaniu skórzanej pętli służącej do mocowania jej na pasie. Modyfikację tę wprowadzono w związku z tym, że piloci coraz częściej w miejsce pasów przetrwania używali kamizelek przetrwania. Pętlę zastąpiono dwoma równoległymi do podłużnej osi pochwy nacięciami o długości 2 ½ cala, umieszczonymi na tylnym,

Z lewej: głowica noża mocowana przez nakręcanie na końcówkę trzpienia głowni.

Z prawej: głowica przytwierdzona przez zakuwanie końcówki trzpienia głowni; widoczna również powłoka z czarnego lakieru nitrocelulozowego zapobiegającego wnikaniu słonej wody w głąb znajdującego się wewnątrz rękojeści kanału trzpienia głowni.

fot. Piotr Rajca

dłuższym z dwóch płatów skóry, z których zszyta była pochwa, powyżej wlotu do pochwy.

Z kolei w konsekwencji skrócenia w sierpniu 1961 roku głowni noża, zredukowano również długość jego pochwy.

Początkowo pasek z zatrzaskiem kaletniczym służący do podtrzymywania rękojeści przytwierdzano w odległości ½ cala od wlotu do pochwy. Takie jego umiejscowienie powodowało, że po podwieszeniu noża na pasie lub kamizelce w pozycji pionowej, ze względu na znaczną masę głowicy noża, jego rękojeść odstawała.

Dlatego też wprowadzono (najprawdopodobniej w oparciu o specyfikację MIL – K – 8662C) modyfikację polegającą na umieszczeniu paska w takim miejscu, że po zapięciu okalał on rękojeść noża tuż pod głowicą.

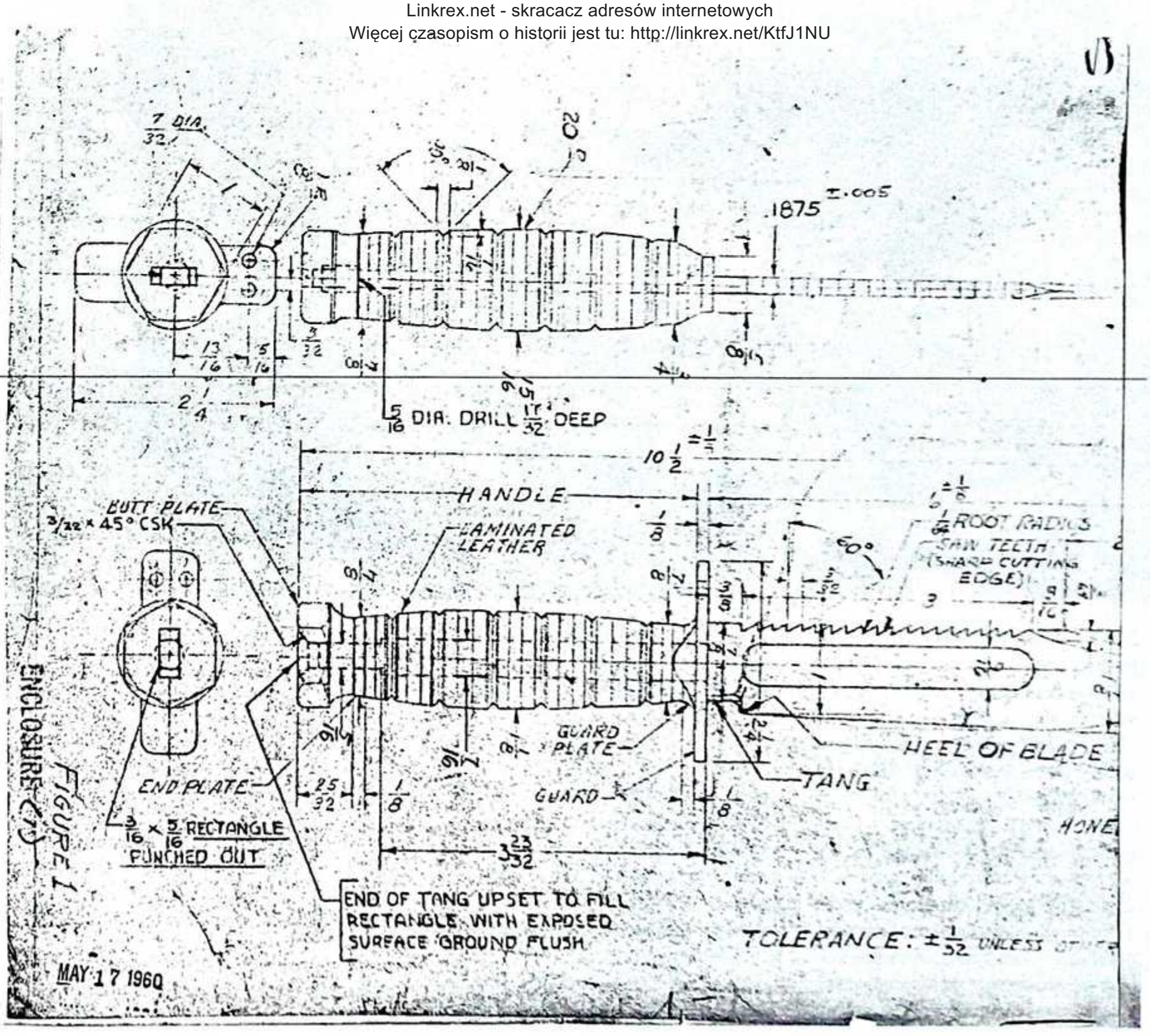
Po raz pierwszy okucie jako element konstrukcyjny pochwy noża prztrwania wymienia się w specyfikacji MIL – K – 8662E. Wprowadzono je, aby zapobiec wbijaniu się w klatkę piersiową pilota pochwy noża, przytwierdzonej do kamizelki. Okucie wykonywano z anodowanej blachy aluminiowej o grubości 0,020 cala.

Rysunek techniczny stanowiący załącznik nr 1 do poprawki nr 1 zmieniającej specyfikację MIL-K-8662B przez zastąpienie głowicy nakręcanej przytwierdzaną przez zakuwanie końcówki trzpienia głowni; długość brzeszczotu nadal wynosiła 6 cali.

Sposób przenoszenia noża

Zdjęcia wykonane w okresie wojny w Wietnamie dowodzą różnorodności sposobów przenoszenia noża przetrwania pilota. Otwory w pochwie noża pozwalały na jej przymocowanie za pomocą cienkiej nylonowej linki do kamizelki ratunkowej noszonej przez lotników. Inną metodą stosowaną przez personel latający było troczenie pochwy noża przy pomocy paska do nogi na wysokości uda bądź łydki. Z kolei fotografie, na których uwieczniono brygadiera Robina Oldsa wskazują, >>>

Linkrex.net - skracacz adresów internetowych
Więcej czasopism o historii jest tu: http://linkrex.net/KtfJ1NU



>>> że niektórzy piloci mocowali pochwę noża do uprzęży spadochronu. Inni pilotujący helikoptery nasuwali nóż wraz z kaburą rewolweru na skórzany pas amunicyjny posiadający oddzielne tuleje, w których umieszczano naboje pojedynczo. Żołnierze wojsk lądowych nosili ją na pasie głównym, w kieszeni spodni na udzie czy też na podtrzymujących oporządzenie szelkach. Greg Walker, służący przez 13 lat w elitarnej jednostce armii amerykańskiej – Zielonych Beretach, odnosząc się do ostatniego ze wspomnianych sposobów przenoszenia noża stwierdził, że był on wyłącznie następstwem braku miejsca na pasie, na którym mocowano cztery ładownice na magazynki do broni długiej, dwa pokrowce na manierki, kaburę, ładownicę na zapasowe magazynki do pistoletu, pokrowiec na kompas i chlebak. Walker uznawał przenoszenie noża przymocowanego do szelek za niewygodne (kolidujące z szelkami plecaka lub uprzężą spadochronu) i zwiększające prawdopodobieństwo zgubienia noża. Jednakże gdy było to konieczne, dopuszczał jego mocowanie do szelek przy pomocy mocnej taśmy klejącej, gumowej opaski lub

Dwa pierwsze zdjęcia z lewej: pochwa wykonana zgodnie ze specyfikacją MIL-K-8662E; uwagę zwracają modyfikacje polegające na: zmianie sposobu mocowania pochwy do pasa, umiejscowienia paska podtrzymującego rękojeść oraz zastosowaniu okucia w pochwie nowego typu.

Trzecia zdjęcie:
pochwa Jet Pilot's Survival Knife z początkowego okresu produkcji.

troków, ale zawsze rękojeścią skierowaną ku górze, uznając postępowanie przeciwne za przejaw bezgranicznej wiary w skuteczność takiej czy innej blokady zapobiegającej wysunięciu się noża z pochwy.

Kontrola jakości

Skuteczność zabezpieczenia noża przed przypadkową utratą testowano przez uchwycenie końca pochwy z umieszczonym w niej nożem, z głowicą skierowaną ku górze oraz rękojeścią umocowaną paskiem z zatrzaskiem kaletniczym i wykonanie gwałtownego ruchu po łuku, od głowy ku dołowi do wyprostowania ramienia. Wynik sprawdzianu uznawano za pozytywny, jeżeli w jego rezultacie wysunięcie noża z pochwy, odpowiadające odległości między jej górną krawędzią a jelcem, nie było większe niż ¼ cala.

Właściwości tnące noża kontrolowano poprzez zestruganie co najmniej dziesięciu strużyn (wiórów) z liczącego nie mniej niż 1/16 cala grubości i 1/2 cala szerokości, kawałka sezonowanej dębiny lub drewna o podobnej twardości. W trakcie testu głownia noża ustawiana była w stosunku do drewna pod kątem nie mniejszym niż 30 stopni.

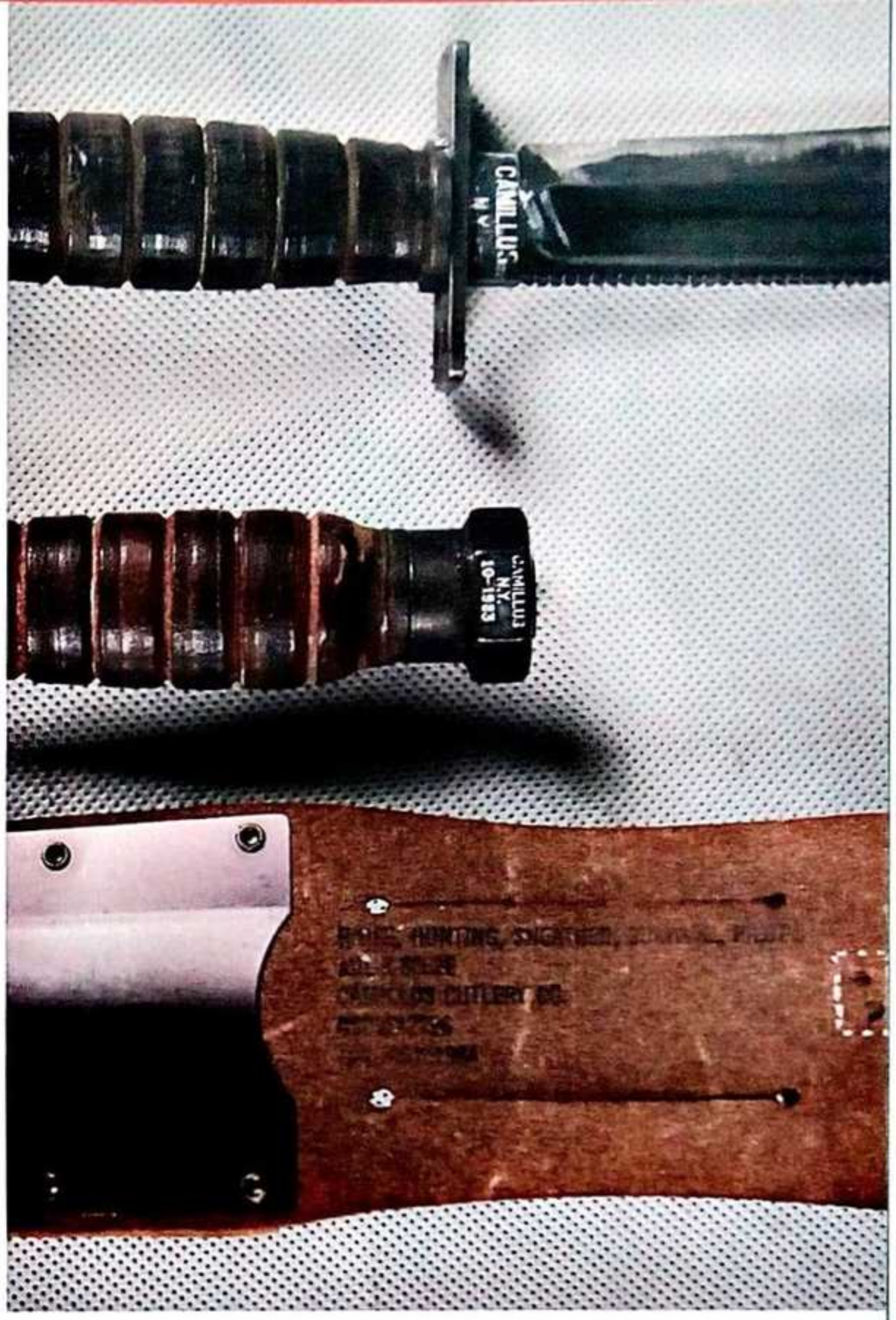
Sprężystość głowni sprawdzano, unieruchamiając ją na odcinku od 1 do 1/2 cala od sztychu. Następnie wywierano nacisk na trzpień w środkowej części odcinka o długości 3/8 cala, licząc od nasady głowni, z siłą powodującą jego ugięcie o 9 stopni. Wynik testu uznawano za pozytywny, jeżeli brzeszczot noża nie ulegał złamaniu i powracał do pierwotnego kształtu po ustąpieniu nacisku.

Prowadzoną od 1957 roku początkowo przez Marbles Arms Corporation, a następnie przez Camillus Cutlery Company, Milipar, Utica Cutlery Co., Ontario Knife Co., Nordac Mfg Corp., produkcję Jet Pilot's Survival Knife zakończono w związku z wprowadzeniem – w kwietniu 2004 roku – na wyposażenie sił powietrznych nowego noża przetrwania dla personelu latającego (Aircrew Survival Egress Knife), którego wytwarzanie powierzono Ontario Knife Company. <

Rafał Kucharski

Członek Stowarzyszenia Miłośników Dawnej Broni i Barwy, z wykształcenia prawnik, z zamiłowania kolekcjoner militariów, w szczególności zaś bagnetów i noży wojskowych.

fot. Piotr Rajca



U góry:
oznaczenie producenta umieszczone na progu głowni noża pochodzącego z początkowego okresu produkcji.
W środku i na dole:
oznaczenia umieszczone zgodnie ze specyfikacją MIL-K-8662E na głowicy noża i jego pochwie.

LITERATURA:

BOYD GARY D., SILVEY MICHAEL W., „United States military knives collector's guide", wydane nakładem własnym autorów.
COLE M.H., „U.S. Military knives bayonets & machetes"; Book III, CJA Publications.
SILVEY M.W., „Knifes of the Vietnam War Small Arms Review Silvey V5N7", kwiecień 2002.
Specyfikacja MIL – K – 8662 B z 6 sierpnia 1959 r.
Specyfikacja MIL – K – 8662E z 7 czerwca 1974 r.
TRZASKA FRANK, „Jet Pilot's Survival Knife", www.usmilitaryknives.com. Knife Konotes, październik 1996.
TRZASKA FRANK, „Darwinism in the Knife Field", www.usmilitaryknives.com. Knife Konotes XII.
TRZASKA FRANK, „Jet Pilot Knife Sheath Details", www.usmilitaryknives.com. Knife Konotes 13.
WALKER GREG, „Battle blades. A professional's guide to combat/fighting knives", Paladin Press.